

KONCEPCE PŘI NAKLÁDÁNÍ S NEMOVITOSTMI OSOBNÍCH NÁDRAŽÍ

Zpracovatel:

Ministerstvo dopravy
Správa železnic
Státní fond dopravní infrastruktury

Obsah

1	Vize osobních nádraží.....	9
2	Legislativní a koncepční rámec.....	10
3	Kategorizace železničních stanic a zastávek.....	12
3.1	Evidence parkovacích možností a podnětů.....	13
4	Správcovská a stavební činnost.....	14
4.1	Dohlédací a diagnostická činnost.....	14
4.1.1	Synergie zaměstnanců Správy železnic.....	15
4.1.2	Synergie cestující veřejnosti.....	16
4.1.3	Synergie dopravců a objednavatelů dopravy.....	16
4.2	Sledování staveb a technologických částí z pohledu jejich technické životnosti.....	16
4.3	Životnost nemovitosti.....	16
4.4	Opotřebením nemovitosti.....	17
4.5	Priority pro plánování.....	18
4.5.1	Kategorie železniční stanice nebo zastávky (I).....	18
4.5.2	Nádraží jako součásti realizovaných liniových staveb ŽDC (II).....	19
4.5.3	Prevence vyloučení či omezení služeb (III).....	19
4.5.4	Spolupráce s místními samosprávami popř. dopravci (IV).....	19
4.5.5	Prevence nekontrolovaného rozvoje závad (V).....	19
4.6	Program rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží (PRRON).....	20
4.7	Analýza nádražních budov.....	21
4.8	Pravidelný monitoring a termíny sestavování plánu stavebních počínů.....	22
4.9	Příprava podkladů pro zahájení přípravy.....	23
4.10	Investiční projekty nemovitostí.....	24
4.10.1	Novostavby.....	25
4.10.2	Architektonické soutěže.....	26
4.10.3	Rozvoj parkovacích ploch v přednádraží.....	27
4.10.3.1	Vyčíslení potřebného počtu parkovacích stání.....	27
4.10.3.2	Parkovací stání pro osobní automobily typu K+R.....	28
4.10.3.3	Parkovací plochy pro vozidla nehromadné veřejné dopravy.....	28
4.10.3.4	Parkovací stání pro osobní automobily typu P+R / P+Rail.....	28
4.10.3.5	Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.....	31
4.10.3.6	Motocyklové parkovací stání.....	31
4.10.3.7	Cyklistické parkovací stání.....	32
4.10.3.8	Zpoplatnění a vybavení parkovišť.....	33
4.10.3.9	Dobíjecí zařízení pro elektromobily.....	34
4.10.4	Energetický management budovy.....	35
4.10.4.1	Redukce spotřebované energie na vytápění budovy.....	36

4.10.4.2	Řešení topných zdrojů v budově	36
4.10.4.3	Snižování elektro-energetické náročnosti budovy	37
4.10.4.4	Výroba energie z obnovitelných zdrojů	37
4.10.4.5	Nakládání s vodami v budově	38
4.11	Neinvestiční projekty - Opravy nemovitostí, údržba	38
4.12	Plánování oprav a rekonstrukcí	38
4.13	Stavební připravenost nemovitostí	39
4.13.1	Využití spojené s provozováním dráhy	40
4.13.2	Využití spojené s provozováním drážní dopravy	40
4.13.3	Využití spojené s provozováním ostatní dopravy	40
4.13.4	Komerční plochy bez vazby na provozování drážní dopravy	41
4.13.5	Byty	42
4.14	Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi	43
4.15	Pravidla pro tvorbu, předkládání a schvalování záměrů projektů	44
4.15.1	Hodnocení ekonomické efektivity projektu	44
4.15.2	Nedovolená veřejná podpora	45
5	Financování majetku	46
5.1	Zdroje	46
5.2	Zařízení služeb a součásti dráhy	46
5.3	Příjmy	48
5.3.1	Komerční příjmy	48
5.3.2	Předpokládané komerční příjmy v letech	48
5.4	Činnosti zajišťované na nemovitostech osobních nádraží	49
6	Obchodní činnost	50
6.1	Rozdělení prostor nádražních budov	51
6.2	Základní vybavení	52
6.3	Vybavení v režimu zařízení služeb	52
6.4	Komerční služby	54
6.5	Základní princip a postup při využívání nebytových prostor	56
6.5.1	Dopravcem provozujícím osobní nebo nákladní drážní dopravu	57
6.5.2	Provozovatelem dodatkových komerčních služeb poskytovaných cestujícím	57
6.5.2.1	Výše nájemného	57
6.5.2.2	Výběr nájemce	57
6.5.2.3	Doba nájmu	57
6.5.3	Veřejností	58
6.5.4	Složkami státu	58
6.5.5	Kraji, obcemi a NNO	58
6.6	Základní principy a postup při využívání bytového fondu	59
6.6.1	Výše nájemného	59

6.6.2	Výběr nájemce.....	59
6.6.3	Doba nájmu	59
7	Umístování reklam a reklamních ploch, označení provozoven	60
	Seznam použitých podkladů a literatury	61

Přehled zkratk, definice pojmů

B+R	Parkoviště typu „Bike and Ride“ – místa a zařízení k bezpečnému odkládání jízdních kol
BOZP	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci
CBA	Analýza nákladů a přínosů (Cost-Benefit Analysis)
CEF	Connecting Europe Facility
CIN	Celkové investiční náklady
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
EPS	Elektronická požární signalizace
EnMS	Systém managementu hospodaření s energií
EZS	Elektronický zabezpečovací systém
EU	Evropská unie
MD	Ministerstvo dopravy
IAD	Individuální automobilová doprava
IROP	Integrovaný regionální operační program
MKA	Multikriteriální analýza
MUV	Motorový univerzální vozík
K+R	Parkoviště typu „Kiss and Ride“ – místa pro krátké zastavení/vyčkávání osobních vozidel
OJ	Organizační jednotka
OP TAK	Operační program Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost
ON	Osobní nádraží
OPD	Operační program Doprava
OPŽP	Operační program Životní prostředí
PPP	public-private partnership – poskytování veřejných služeb prostřednictvím spolupráce veřejného a soukromého sektoru
PRRON	Program rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží
P+R	Parkoviště typu „Park and Ride“ – záchytná parkoviště
RRF	Regionální rozvojový fond
ŘP	Řízení provozu
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SUMP	Plán udržitelné městské mobility (Sustainable urban mobility plan)
Směrnice V-2/2012	Směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2012 <i>Směrnice upravující postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, v platném znění</i>
TEN-T	Transevropská dopravní síť
UIC	Mezinárodní železniční unie

ÚZSVM	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZP	Záměr projektu
NNO	Nestátní nezisková organizace
HMG	Harmonogram
Nádražní budovy	Budovy v dopravnách a zastávkách, které jsou svojí dispozicí určeny pro poskytování služeb cestujícím na železnici, provozovatelům drážní dopravy nebo slouží provozovateli dráhy. Cestující osobní železniční dopravy mají do určených částí těchto budov přístup (veřejně přístupné prostory) a k jejich provozování se vztahují povinnosti vyplývající z příslušných předpisů. Nádražní budovou se rozumí vedle vlastního objektu také související majetek, zejména inženýrské sítě, oplocení a další příslušenství, případně objekty tvořící s těmito nemovitostmi neoddělitelný celek.
Zařízení služeb	Tento pojem je vymezen v §2, odst. 9 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, následovně „Zařízením služeb se rozumí železniční stanice, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která slouží k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce“. Rozsah služeb a členění zařízení služeb dále stanovuje vyhl. č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (pozn.: tato vyhláška je implementací Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru).
Osobní nádraží	Slouží k poskytování služeb spojených s provozováním osobní železniční dopravy a k zajištění provozování dráhy. Tvoří jej nádražní budovy popř. další nemovitosti, objekty a zařízení umožňující napojení na železniční či veřejnou infrastrukturu. Osobní nádraží může být zčásti nebo plně zařízením služeb.
Soliterní stavba osobního nádraží	Investiční akce, která řeší stavební zásahy jen do samostatné budovy (případně souboru budov) osobního nádraží včetně technické infrastruktury sloužící k provozu samotné budovy stavebně technického řešení přilehlých ploch (v technicky odůvodněných případech může zahrnovat i plochy nástupišť přiléhajících k nádražní budově, nemůže zahrnovat plochy nástupišť nepřiléhajících k nádražní budově, nákladíšť apod.) a také konstrukce, které jsou neoddělitelnou součástí samotné budovy. Soliterní stavba osobního nádraží vždy musí zahrnovat nádražní budovu.
Stavební počín	Souhrnné označení pro stavební akce opravného/údržbového i investičního charakteru, a to jak ve fázi projektové přípravy, tak ve fázi realizační, včetně souvisejících činností, které akci předcházející, probíhají současně či následují (průzkumy, autorské či technické dozory, koordinátor BOZP, apod.)
Transparentnost	Úkolem zásady transparentnosti je zajištění toho, aby výběr a řazení lokalit rekonstrukcí, revitalizací a oprav budov osobních nádraží probíhalo průhledným, právně korektním a předvídatelným způsobem za předem jasně a srozumitelně stanovených podmínek. Transparentnost procesu výběru a řazení lokalit je podmínkou a nezbytným předpokladem hospodárného, efektivního a účelného vynakládání veřejných prostředků. Takto nastavený proces, musí být jednoznačně doložitelný, zdokumentovaný a ověřitelný pro následnou kontrolu postupu.
Železniční stanice	Vyhláška 173/1995 Sb. dopravní řád drah: <i>dopravna s kolejovým rozvětvením, u dráhy speciální i bez kolejového rozvětvení, a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb</i>
Zastávka	Vyhláška 173/1995 Sb. dopravní řád drah: <i>označené místo na dráze, určené pro nástup a výstup cestujících do a z drážního vozidla, s omezeným rozsahem poskytovaných přepravních služeb</i>
Modernizace	Technické zhodnocení majetku, jenž je předmětem účelového financování ze SFDI (§2 odst. 1 písm. a), b), c), l) a m) Zákona), které znamená rozšíření vybavenosti nebo použitelnosti tohoto majetku, při současném splnění podmínky, že takto provedené změny nevylučují tento majetek z předmětu financování ze SFDI s ohledem na jeho účel. Pro účely zákona o daních z příjmů se modernizací rozumí rozšíření vybavenosti nebo použitelnosti majetku.

Rekonstrukce	Technické zhodnocení majetku (investice), jenž je předmětem účelového financování ze SFDI (§2 odst. 1 písm. a), b), c), d), e), f), l) a m) Zákona), které představuje zásahy do tohoto majetku mající za následek změnu jeho účelu nebo technických parametrů, při současném splnění podmínky, že takto provedené změny nevyklučují tento majetek z předmětu financování ze SFDI s ohledem na jeho účel.
---------------------	---

Úvod

Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží (dále jen „Koncepce“) byla vypracována s cílem zřejmé deklarace závazných postupů, které umožňují nezbytnou transparentní, časovou a věcnou diferenciaci stovek nádražních budov vyžadujících větší či menší stavební počín a také nalezení jejich smysluplného využívání ve veřejném zájmu. Současně byla Koncepce zpracována s cílem transparentního stanovení účelnosti vynaložení veřejných finančních prostředků poskytovaných SFDI.

V Koncepci jsou nastaveny základní strategické postupy, které se vztahují na nemovitosti osobních nádraží ve správě Správy železnic s výjimkou samostatných objektů (samostatné technologické objekty, garáže pro MUV, dílny apod.) sloužících výhradně potřebám provozovatele dráhy. Nastavené postupy jsou pro Správu železnic závazné. Některé postupy však lze použít i pro objekty sloužící výhradně uvedeným potřebám provozovatele. Současně lze postupy aplikovat i na akce financované z globálních položek SFDI.

1 Vize osobních nádraží

Nemovitosti v lokalitách železničních stanic a zastávek, tedy osobních nádraží, jsou primárně určeny k organizování, zabezpečování a řízení drážní dopravy, k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou osob a věcí.

Záměrem je přizpůsobit osobní nádraží požadavkům současné železniční dopravy a jejím návaznostem na ostatní druhy dopravy, a tím zvýšit konkurenceschopnost osobní železniční dopravy a vytvářet podmínky pro rozvoj cestovního ruchu. Dlouhodobou vizí jsou osobní nádraží v technickém, provozním i estetickém stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy. Tento záměr je stanoven již v přijatém národním strategickém materiálu „Dopravní politika pro období 2021 - 2027“, který byl schválen na jednání vlády ČR dne 8. 3. 2021 usnesením č. 259.

Koncepce dále vychází a rozpracovává naplňování cílů stanovených dokumenty Evropské unie¹² a v národních strategických dokumentech³⁴⁵⁶⁷.

Velký důraz je kladen na hospodárné, účelné a efektivní vynakládání finančních prostředků⁸. Z toho vyplývá snaha o maximální využití prostor osobních nádraží pro cestující, ale i pro vlastní potřeby provozovatele dráhy, a to nejen umístěním technologie pro provoz železniční dopravní cesty, ale rovněž pro nezbytné zázemí.

Hledají se i navazující příležitosti pro využití stávajících prostor tak, aby osobní nádraží bylo místem, které bude sloužit veřejnosti nejen z hlediska dopravního, ale i z hledisek celospolečenských. Pro zajištění kvalitních multimodálních přestupních vazeb je kladen důraz na společné prostředí jednotlivých druhů dopravy a zajištění návazností mezi jednotlivými druhy dopravy včetně dopravy individuální a nemotorové. Dalším významným prvkem je snižování energetické náročnosti budov a snížení negativního vlivu provozu budov na životní prostředí.

¹ BÍLÁ KNIHA - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (KOM(2011) 144 v konečném znění)

² Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050 (KOM(2011) 112 v konečném znění)

³ Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050

⁴ Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020

⁵ Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025 s výhledem do roku 2030

⁶ Státní energetická koncepce

⁷ Národní akční plán čisté mobility

⁸ ve smyslu Zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě

2 Legislativní a koncepční rámec

Respektování cílů a opatření z níže uvedených dokumentů je jednou z podmínek k naplňování principu účelnosti při využívání veřejných finančních prostředků.

a) Dopravní politika ČR

Dopravní politika je vrcholným národním materiálem v oboru doprava. Stanovuje cíle, priority a opatření, týkající se celého sektoru dopravy a určuje základní směry vývoje. Zásadním cílem Dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní infrastruktury.

b) Státní energetická koncepce České republiky, schválená Usnesením Vlády České republiky č. 362 ze dne 18. května 2015 (dále jen „Státní energetická koncepce“)⁵⁾

Státní energetická koncepce je zásadním národním strategickým materiálem definujícím priority a strategické záměry státu v rámci sektoru energetiky.

c) Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030, schválená Usnesením Vlády České republiky č. 26 ze dne 11. ledna 2021

Koncepce městské a aktivní mobility je národním strategickým dokumentem, navazujícím na Dopravní politiku. Hlavním garantem realizace Koncepce městské a aktivní mobility je Ministerstvo dopravy (oblast cyklot dopravy), dílčím garantem je Ministerstvo pro místní rozvoj (cykloturistika), dále Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo zemědělství a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy.

d) Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025 s výhledem do roku 2030, schválená Usnesením Vlády České republiky č. 1008 ze dne 12. října 2020 (dále jen „Koncepce veřejné dopravy“)

Koncepce veřejné dopravy je výchozím strategickým dokumentem resortu dopravy pro oblast veřejné dopravy, navazujícím na Dopravní politiku.

Koncepce je v souladu především s níže uvedenými právními předpisy:

e) Zákon č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů:

- § 17b odst. 1
- § 17b odst. 2

f) Zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů:

- § 2 písm. m
- § 2 písm. n
- § 2 písm. o

g) Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů:

- § 20

h) Zákon č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů:

- § 7 odst. 1
- § 7 odst. 2
- § 7a odst. 1,

Dle § 2 odst. 1 písm. s

i) Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů

- § 5 odst. 3

3 Kategorizace železničních stanic a zastávek

Kategorizací železničních stanic a zastávek se rozumí jejich objektivní zatřídění dle významu, avšak bez ohledu na jejich aktuální stavební a provozní stav. Výpočet kategorizace je prováděn pro všechny provozované železniční stanice a zastávky, ve kterých je uskutečňován nástup a výstup cestujících. Kategorizace železničních stanic a zastávek byla vytvořena aplikací metodiky UIC CODE 180 (International Union of Railways, Klasifikace osobních železničních nádraží).

Zatřídění železničních stanic a zastávek do odpovídajících kategorií je závislé na pěti základních parametrech. Těmito parametry jsou:

- a) frekvence cestujících
- b) počet zastavujících vlaků
- c) počet nástupních hran
- d) plocha železniční stanice (zastávky)
- e) návaznost na další druhy dopravy.

Železniční stanice a zastávky jsou zatříděny do pěti kategorií. Kategorie železničních stanic a zastávek označujeme tiskacími písmeny A, B, C, D, E dle významnosti od A - stanice velkého významu po E – stanice s nejnižším významem.

Kategorie je stanovena na základě výsledku výpočtu uskutečněného vzorcem:

$$C = k(A) \times 0,3 + k(T) \times 0,2 + k(P) \times 0,1 + k(S) \times 0,2 + k(I) \times 0,2$$

kde jsou procentuálně zohledněny jednotlivé parametry:

k(A) - (počet cestujících za den využívající vlak v železniční stanici nebo zastávce)

k(P) - (počet nástupních hran)

k(T) - počet vlaků zastavujících v železniční stanici nebo zastávce

k(S) - velikost železniční stanice nebo zastávky

k(I) - návaznost na další druhy dopravy

Nejvýznamnější je 1. parametr k(A), který má váhu 30 %. Parametry k(T), k(S) a k(I) mají shodně váhu 20 %. Nejnižší váhu 10 % má parametr k(P).

Kategorie jsou rozděleny dle hodnoty C do pěti skupin takto:

$C > 4$	Kategorie A
$3 < C \leq 4$	Kategorie B
$2 < C \leq 3$	Kategorie C
$1,3 < C \leq 2$	Kategorie D
$C \leq 1,3$	Kategorie E

. Součástí kategorizace je seznam provozovaných železničních stanic a zastávek s uvedením aktuální kategorie, celkovým ohodnocením a průměrným počtem cestujících za den.

Aktualizace Kategorizace železničních stanic bude vydávána každoročně vždy k 15. 4. kalendářního roku ve formě veřejně dostupného dokumentu, zveřejněním na webových stránkách Správy železnic.

3.1 Evidence parkovacích možností a podnětů

Správa železnic povede evidenci parkovacích možností a podnětů, v rámci železničních stanic a zastávek, sloužících cestujícím veřejnosti k možnosti přestupu na osobní železniční dopravu, a to odděleně pro parametr „parkovací stání IAD“, tak pro parametr „parkovací stání pro motocykly a jízdní kola“. Tato evidence bude datovým zdrojem pro aktualizace 5. kritéria (I) Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180. Aktualizace evidence bude vydávána každoročně vždy k 15. 4. kalendářního roku ve formě veřejně dostupného dokumentu, zveřejněním na webových stránkách Správy železnic.

4 Správcovská a stavební činnost

Správa osobních nádraží vykazuje výrazná specifika oproti správě jiných součástí železniční infrastruktury, proto byla pro tento obor přijata řada opatření uvedených níže v této kapitole, která se tato specifika snaží postihnout a stanoví tomu odpovídající organizační a řídicí postupy. Hlavní snahou těchto opatření je naplňování cílů Dopravní politiky ČR, zejména pak dosahování úspor při přípravě a realizaci staveb a zvýšení kvality staveb v dopravě.

Plánování stavební činnosti se provádí ve střednědobém (pětiletém) horizontu a v ročních plánech přípravy a realizace oprav a investic, v obou případech na základě stanovených priorit pro plánování uvedených níže v této kapitole.

Správa železnic realizuje stavební počiny na majetku, se kterým má právo hospodařit. Jestliže je pro funkčnost celého stavebního projektu nezbytné realizovat některé stavební práce i na jiném majetku, musí být zřízeny odpovídající služebnosti (věcná břemena) a současně musí být zajištěno, že nedojde k nepřiměřenému zhodnocení majetku mimo správu Správy železnic.

Cílem všech stavebních počínů v lokalitách osobních nádraží je vždy a v první řadě zlepšení kultury cestování, zkvalitnění služeb pro cestující, zajištění zázemí pro provozovatele drážní dopravy, zajištění nezbytného zázemí provozovatele dráhy a zajištění návazností na ostatní druhy dopravy při současném respektování dalších celospolečenských zájmů.

4.1 Dohlédací a diagnostická činnost

Správce budovy vede evidenci závad zjištěných dohlédací a diagnostickou činností a na základě výsledků této činnosti navrhuje termíny odstranění závad, a to podle pořadí důležitosti, které uplatňuje do návrhu plánu oprav, rekonstrukcí a modernizací.

Dohlédací a diagnostická činnost se dělí na:

- a) běžné prohlídky;
- b) podrobné prohlídky (nejméně 1 x 12 měsíců);
- c) mimořádné prohlídky;
- d) revize.

Správce je povinen v rámci své plánované činnosti zajišťovat údržbu a opravy spravovaného majetku a dle platné interní i resortní legislativy (Směrnice V-2/2012) navrhnout jeho opravu, či rekonstrukci nebo modernizaci. Vychází přitom ze stavu zjištěného dohlédací činností a zajišťuje tak jeho provozuschopný stav.

Běžné prohlídky

Běžné prohlídky jsou prováděny na základě stanoveného plánu prohlídek. Vypracování tohoto plánu i samotných prohlídek zajistí Správa železnic z titulu funkce správce svěřeného majetku. Z vykonané běžné prohlídky bude pořízen záznam, který bude archivován a bude podkladem pro provedení podrobné pravidelné prohlídky.

Podrobné prohlídky

Pro pravidelné prohlídky je stanoven minimální interval jedenkrát za kalendářní rok. Z této prohlídky zaměstnanci Správy železnic vypracují protokol, který bude podkladem pro ZP, případně pro doložení postupu, kvality a požadavků údržby a oprav svěřeného veřejného majetku při jakékoliv kontrole. Skartační lhůta protokolu nebude uvedena, poněvadž protokol zůstane trvalou součástí provozní dokumentace stavby po dobu její existence.

Mimořádné prohlídky

Mimořádné prohlídky jsou zpravidla spojené s mimořádnými situacemi při správě majetku. O provedení mimořádné prohlídky se vypracuje protokol, který obdobně jako u podrobných prohlídek zůstane trvalou součástí provozní dokumentace stavby po dobu její existence a navíc bude podkladem pro následnou podrobnou prohlídku. V tomto protokolu bude uveden zejména důvod mimořádnosti, zjištění stavu, popř. návrh opatření, která povedou k odvrácení mimořádné situace. Cílem těchto opatření musí být odvrácení možných škod na svěřeném veřejném majetku.

Revize

Správa železnic zajistí vypracování plánu revizí v souladu s právním rámcem ČR a v souvislosti s platnými smluvními vztahy, které dodržování pravidelných revizních intervalů ovlivňuje.

Výsledky a zjištění provedené dohlédací a diagnostickou činností budou sloužit jako impuls pro zahájení přípravy a podklad pro zpracování ZP a budou v rámci výsledného zpracovaného ZP v souladu s postupy stanovenými Směrnicí V-2/2012 v platném znění doloženy věcně příslušnému odboru Ministerstvu dopravy. V případě zařazení akce do globálních položek SFDI, bude dohlédací činnost popsána v popisu zdůvodnění akce.

4.1.1 Synergie zaměstnanců Správy železnic

Ke zkvalitnění prostředí a kultury pobytu cestujících v železničních stanicích byl zaveden interní systém využívající webovou aplikaci „Evidence podnětů“, která je umístěna v prostředí intranetu. Aplikace je určena k hlášení podnětů na úklid, dále pak k hlášení problémů, které by mohly vést k ohrožení bezpečnosti cestujících a k hlášení podnětů ke zlepšení stavebně technického stavu nádražních budov.

Zjištěné podněty budou odpovědnými pracovníky Správy železnic transparentně vyhodnoceny, a to v souladu s touto Konceptí. Zhodnocení podnětů bude provedeno zejména s ohledem na stanovenou kategorizaci železničních stanic a zastávek.

4.1.2 Synergie cestujících veřejnosti

Cestující veřejnost hraje nezastupitelnou a důležitou roli uživatele služeb. Cestující mohou se Správou železnic komunikovat buď pomocí univerzálního kontaktního formuláře na webových stránkách Správy železnic, který je určen k sdělování podnětů a stížností, mailem nebo telefonem na čísla uvedená v kontaktech. Podnětům budou přiřazeny priority a následně chronologicky seřazeny tak, aby příslušná organizační jednotka Správy železnic (oblastní ředitelství, generální ředitelství), mohl tyto podněty začít případně realizovat.

Správa železnic může rovněž provádět průzkum spokojenosti cestujících s úrovní služeb a stavem prostředí nádražních budov (plošně nebo vzorkem zvolených lokalit). Cílem je nejenom znát zpětnou vazbu, ale zejména priority, očekávání a příp. typy dalšího rozvoje z pohledu cestujících veřejnosti. Takto strukturovaná zpětná vazba umožní ověřit správné nastavení priorit Správy železnic.

4.1.3 Synergie dopravců a objednavatelů dopravy

Nezanedbatelnou roli v prostředí drážní dopravy mají také jednotliví dopravci a objednavatelé dopravy. Správa železnic se periodicky, minimálně však jednou za kalendářní rok, dotáže všech dopravců a objednavatelů dopravy na jejich podněty ke zlepšení železniční dopravy. Postup zpracování podnětů bude veden obdobně jako v kapitolách Synergie zaměstnanců Správy železnic a synergie cestujících veřejnosti.

4.2 Sledování staveb a technologických částí z pohledu jejich technické životnosti

Správce nemovitosti bude pro hlavní konstrukční prvky, stavební části, či technologická zařízení budov, definovat jejich předpokládanou životnost, což bude umožňovat vytvořit si dlouhodobější představu o potřebách jejich oprav z pohledu spravovaného majetku. Současně při stanovování této životnosti bude přihlížet na části, které již byly ovlivněné správnou údržbou, k ekonomické smysluplnosti (tj. doby, po kterou se vyplatí vynakládat finanční prostředky do jejich údržby a oprav před jejich výměnou) a uživatelského komfortu (označováno jako morální životnost). Součástí diagnostické a dohlédací činnosti bude tak i plánování oprav objektu na základě této fyzické a ekonomické životnosti, které může jednoznačně ovlivnit směr nakládání se svěřeným majetkem, tj. demolice, znovupostavení nového objektu, nebo výrazné rekonstrukce stávajícího objektu.

4.3 Životnost nemovitosti

Jedná se o časové období, ve kterém je stavba schopna plnit svoji funkci. Pro tuto Koncepti budeme používat tyto životnosti:

Technická (fyzická)

Doba, po kterou trvá stav, ve kterém jsou jednotlivé konstrukce nemovitosti funkční tak, že nemovitost plní svoji funkci. Technickou životnost lze prodlužovat při patřičné údržbě, obnově a opravě jednotlivých funkčních dílů nemovitosti. Rozsáhlejší opravné práce, podléhající zpracování záměru projektu, budou řešeny tak, aby v horizontu deseti let nebyl nutný žádný další stavební počín.

Morální (technologická)

Doba, kterou počítáme od vzniku nemovitosti do okamžiku zastarání nemovitosti, a to v souvislosti s inovacemi ve stavebnictví a architektuře (dispoziční řešení, styl, změny trhu, rozvoj území, standardy a technologie, v rámci kterých jsou nově kladeny vyšší požadavky například na nízkou energetickou náročnost, hospodaření se srážkovými vodami, bezbariérovost, či zdravotní nezávadnost materiálů (eternit – azbest) budov, apod.). S hodnocením morální životnosti se dále uvažuje pouze v odůvodněných případech a bude řešeno pomocí investičních akcí s případným současným řešením fyzické životnosti.

Ekonomická

Doba, která zahrnuje období od vzniku stavby nebo její části do okamžiku ztráty potenciálu ekonomické užitečnosti a smysluplnosti pro potřeby železniční dopravy nebo cestující veřejnosti, tzn. okamžik trvalé ztráty výnosů/užitků nebo nutnosti zásadní reinvestice ve výši blížící se původní investici, případně ztráta využitelnosti změnou vnějších podmínek bez možnosti jiného využití. Možnostmi řešení dovršení ekonomické životnosti objektu je prodej, nebo demolice.

V rámci stanovování celkové životnosti nemovitosti, bude vycházeno ze všech třech výše uvedených druhů životností. Pravděpodobně bude celková životnost nemovitostí osobních nádraží stanovena na základě ekonomické životnosti, která bude omezena technickou, popř. morální životností.

4.4 Opotřebení nemovitosti

Na základě diagnostické a dohlédací činnosti bude v závislosti na charakteru údržby správce nemovitosti stanovovat míru fyzického opotřebení jednotlivého spravovaného majetku. Opotřebení tak bude značit konkrétní technický stav konstrukce v daném okamžiku.

Fyzické opotřebení nemovitosti bude vycházet z hodnocení aktuálního technického stavu sedmi konstrukčních skupin. Posuzované konstrukční skupiny technického stavu budovy budou následující:

1. základy a svislé konstrukce
2. vodorovné konstrukce
3. střechy včetně okapů, komíny a ventilační průduchy
4. schodiště a rampy
5. povrchové úpravy
6. výplně otvorů
7. technické zařízení budovy

Celkový technický stav budovy bude hodnocen procentem fyzického opotřebení budovy. Pro rychlou orientaci je opotřebení budovy stanovené procenty vyjádřeno zařazením do základní šesti-stupňové škály, kterou zobrazuje následující tabulka.

Stupeň škály fyzického opotřebení	hodnota fyzického opotřebení
výborný stav	do 20 % (0,0 – 0,2)
dobrý stav	nad 20 % až do 35 % (0,21 – 0,35)
zhoršující se stav	nad 35 % až do 50 % (0,36 – 0,5)
špatný stav	nad 50 % až do 65 % (0,51 – 0,65)
velmi špatný stav	nad 65 % až do 80 % (0,66 – 0,8)
havarijní stav	nad 80 % (0,81 – 1,0)

Procentuální údaj opotřebení budovy bude uveden vždy u jednotlivé nemovitosti v seznamu staveb PRRON, a to při zařazování příslušné akce do globální položky. Vyjadřování budoucího opotřebení bude dále zpřesněno v záměru projektu, neboť při navrhování akcí do PRRON, tzn. před zahájením zpracování záměru projektu a následné projektové přípravy, nejsou známy výsledky detailních technických průzkumů, které jsou pro budoucí opotřebení zásadní informací. Hodnotu budoucího opotřebení lze tak pouze nepřesně odhadovat.

4.5 Priority pro plánování

Priority pro plánování podmiňují celý proces výběru stavebních počínů a sestavení návrhů střednědobých i ročních plánů (pořadí akcí dle důležitosti). Návrhy sestavují na regionální úrovni příslušné složky Správy železnic. Ovšem také sumarizace, korekce a rozhodování na úrovni centrální jsou vedeny s ohledem na tyto určené základní priority.

Na základě dohlédací a diagnostické činnosti je vytvořen seznam majetku vyžadující stavební zásah. Z posouzení všech priorit pro všechny nádražní budovy vyžadujících i nevyžadujících stavební zásah (viz kapitola 4.7) budou stanoveny potřebné konkrétní termíny stavebních počínů.

Výsledkem tohoto posouzení bude seznam budov (lokalit osobních nádraží), které budou seřazeny dle uvažovaných priorit. Seznam nádražních budov vyžadujících stavební zásah bude seřazený dle pořadí indexu vyplývajícího ze vztahu „významu stanice“ a „stavu objektu“ (tzv. „index hodnocení“), blíže uvedeného v kapitole 4.7, při shodném indexu hodnocení dle vyššího obratu cestujících. Zohledněny budou priority uvedené níže.

Seznamem se pro účely této Koncepce myslí PRRON.

4.5.1 Kategorie železniční stanice nebo zastávky (I)

V případě existujících plánů a záměrů, které předpokládají budoucí data výrazně odchylná od aktuálních dat, na základě kterých je železniční stanice či zastávka v kategorizaci zařazena, bude u jednotlivých železničních stanic nebo zastávek provedena adekvátní písemně odůvodněná úprava zařazení v rámci výsledku kategorizace (např. přepočítání kategorizace pro danou lokalitu dle dat predikovaných). Pro účely plánování stavebních počínů ze strany zpracovatele se vždy posoudí budoucnost nástupního bodu.

4.5.2 Nádraží jako součásti realizovaných liniových staveb ŽDC (II)

V těchto případech bude provedeno zařazení do časového harmonogramu podle harmonogramu liniové stavby a současně aktualizován PRRON.

4.5.3 Prevence vyloučení či omezení služeb (III)

Další zhoršení stavebnětechnických prvků budovy povede k možnému omezení služeb pro cestující (prodej jízdních dokladů dopravců cestujícím, čekací prostory pro cestující), stavební počín bude zařazen do časového harmonogramu tak, aby k omezování těchto služeb nedocházelo.

4.5.4 Spolupráce s místními samosprávami popř. dopravci (IV)

V případě, že bude odůvodněná koordinace s časově a místně související stavební aktivitou místní samosprávy (dopravní obslužnost, občanská vybavenost) bude stavební počín zařazován do časového harmonogramu tak, aby byly maximálně využity synergické efekty obou staveb. Současně bude aktualizován PRRON. Spolupráce Správy železnic a místních samospráv popř. dopravců však nebude podmiňovat navýšení rozpočtových prostředků SFDI, ani Ministerstva dopravy.

4.5.5 Prevence nekontrolovaného rozvoje závad (V)

V případě zajištění provozuschopnosti nástupního bodu, eliminace ohrožení bezpečnosti nebo zvýšení budoucích nákladů bude stavební počín zařazen do časového harmonogramu tak, aby k nekontrolovanému rozvoji a zhoršení závad nedocházelo. Závada bude vždy jednoznačně definována a bude transparentně odůvodněna tak, aby nedocházelo k libovolnému posunu jednotlivých stavebních počínů ve stanoveném pořadí.

Základní priority pro plánování jsou řazeny v pořadí důležitosti, v jakém jsou postupně jednotlivé akce posuzovány a řazeny do časového harmonogramu:

Základní popis priorit pro plánování

- I. **kategorie železniční stanice nebo zastávky**, při shodné kategorii dle vyššího obratu cestujících; kategorie železniční stanice nebo zastávky bude vždy posuzována s výhledem na plánovaný koncept rozvoje dopravní a železniční sítě České republiky
- II. **nádraží jako součásti realizovaných liniových staveb** železniční dopravní cesty (koridory, uzly);
- III. **prevence vyloučení či omezení služeb** z důvodu havarijního provozního nebo stavebního stavu budovy osobního nádraží pro
 - místa prodeje jízdních dokladů dopravců cestujícím
 - čekací prostory pro cestující
- IV. **spolupráce s místními samosprávami popř. dopravci** (návaznost na stavby ostatních druhů dopravy, P+R, B+R, K+R, integrované dopravní terminály, rekonstrukce přednádraží, apod.).
- V. **prevence nekontrolovaného rozvoje závad** (řešení závad a poruch, esteticky problematických objektů).

4.6 Program rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží (PRRON)

PRRON je střednědobým plánem stavebních počínů Správy železnic, za jeho vypracování a aktualizaci je odpovědná Správa železnic, která jej sestavuje na základě podkladů a návrhů správců jednotlivých nádražních budov.

PRRON je předkládán věcně příslušnému odboru Ministerstva dopravy k posouzení a následně k odsouhlasení ve smyslu Směrnice V-2/2012 Centrální komisi. PRRON je aktualizován dle požadavků této Koncepce, a to jednou ročně. V případě potřeby je možná mimořádná aktualizace reagující na aktuální dění (např. poškození některých budov vlivem přírodní katastrofy, apod.). Roční perioda se odvíjí od termínu sestavování rozpočtu SFDI. PRRON je tak předkládán Ministerstvu dopravy k posouzení minimálně jeden kalendářní měsíc před tímto mezníkem, tj. k 15. 4. kalendářního roku.

Účelem PRRON je systematické a transparentní plánování stavebních počínů na nádražních budovách, koordinace realizace s navazujícími stavbami (související stavby Správy železnic, související investice jiných investorů do navazující dopravní infrastruktury) a stanovení finančních potřeb na stavební počiny nádražních budov v ročním a pětiletém výhledu.

Stavební zásahy jsou připravovány s ohledem na účelnost a hospodárnost vynaložených finančních prostředků (v co nejkratším časovém horizontu zlepšení pocítí co možná největší počet cestujících, aniž by došlo k ohrožení bezpečnosti cestujících nebo drážní dopravy, dosažení úspor při přípravě a realizaci staveb a zvyšování kvality staveb v dopravě). Příprava probíhá na základě výše uvedených kapitol tak, aby byl vždy jednoznačně doložen transparentní postup přípravy.

S cílem zajištění postupné stavební obnovy nemovitostí osobních nádraží je nezbytné PRRON sestavovat tak, aby bylo dosaženo cílového stavu objektů jednotlivých lokalit vrcholově umístěných v Analýze nádražních budov (podrobněji níže). K dosažení tohoto cíle je nezbytné směřovat stavební činnost do první pětiny lokalit evidovaných v PRRON. Tento rozsah vyjadřuje výše uvedené základní priority pro plánování stavebních počínů nádražních budov. Finanční čerpání bude převážně směřováno dle výše vymezeného cíle a v jednotlivých letech bude přizpůsobováno schválenému rozpočtu SFDI.

V rámci zajištění provozuschopnosti nádražních budov uvedený postup nevyklučuje v odůvodněných případech provedení dílčích stavebních zásahů. Pokud tyto dílčí stavební zásahy budou předcházet v horizontu 5 let investiční akci, budou finanční náklady, případně přínosy, dílčích stavebních zásahů investičního charakteru též započítány v ekonomickém hodnocení investiční akce.

Správa železnic je povinna vždy posoudit potřebnost dané akce včetně řádného zdůvodnění zvoleného typu zásahu (opravné či investiční akce). Posouzení a zdůvodnění navrženého postupu musí být kdykoliv na vyžádání MD k dispozici, např. v rámci zařazení stavebního počínu do rozpisu výdajů příslušné globální položky/jmenovité akce.

V PRRON je uváděn i předpokládaný termín realizace stavebních počínů po zohlednění všech priorit pro plánování (předpokládaný termín realizace bude následně upřesňován při zpracování navazujících stupňů projektové přípravy (ZP, DUR, atd.) a evidován v rozpisu příslušné globální nebo adresné položky). Vzhledem ke specifickému přístupu k památkově chráněným objektům,

bude v PRRON uvedena informace o památkové ochraně daného objektu, vedle tohoto údaje bude též obsahovat i zařazení do třídy energetické náročnosti budovy.

Výsledkem transparentního posouzení a vyhodnocení stavebních počinů je PRRON, který vždy obsahuje soupis všech lokalit osobních nádraží s nádražními budovami ve správě Správy železnic, kterých se týká tato Koncepce, dle stanovené kategorizace, prioritizace a se zhodnocením všech dalších ovlivňujících faktorů. PRRON je předkládán ke schválení jako chronologicky seřazený seznam jednotlivých stavebních počinů nádražních budov sestavený na základě výsledného indexu hodnocení (viz kapitola 4.7), který je pro Správu železnic ukazatelem nutnosti provedení adekvátního stavebního zásahu.

Všechny uvedené priority jsou vyhodnocovány transparentně, vždy nad souborem osobních nádraží. Umístění nádražní budovy v aktuálně platném PRRON je podkladem pro rozhodnutí o zahájení přípravy jednotlivých stavebních počinů nádražních budov.

4.7 Analýza nádražních budov

Základní analýza budov je prováděna pro účely PRRON, a to za použití vypracované kategorizace železničních stanic a zastávek a všech dalších kritérií (viz kapitola 4.5), kterými bude tato kategorizace doplněna. Transparentní vztah bude následující:

Index hodnocení je dán součinem „významu stanice“ a „stavu objektu“: **V × S**

S... stanovení hodnoty technického stavu objektu je blíže specifikováno v kapitole 4.4 „Opotřebením nemovitostí“.

V... význam objektu je součtem kritérií „kategorizace“, „související investice Správy železnic“, „související investice jiného investora“ a „význam stanice z hlediska přestupních vazeb“ **V = C + L + M + P**

C... kategorizace podle SM122, hodnoty 4,1 – 1,2

L... související investice Správy železnic, hodnoty 1,0 pokud je související investice v přípravě nebo v realizaci a bude dokončena nejpozději do 5-ti let od dokončení stavebního počinu nádražní budovy osobního nádraží, 0,5 pokud bude stavební počin nádražní budovy osobního nádraží zahájen do 5-ti let od dokončení související stavby Správy železnic, 0,0 ostatní. Za související investici lze považovat např. vybudování nových nástupišť, bezbariérového přístupu apod., přičemž je preferována současná realizace stavebního počinu nádražní budovy společně, nebo v rámci související investice Správy železnic.

M... související investice jiného investora (např. municipality, dopravce nebo jiného subjektu) do navazující dopravní infrastruktury – např. parkovacích ploch, ploch pro cyklisty, zastávek a zařízení pro návaznou veřejnou dopravu, hodnoty 1,0 v přípravě nebo v realizaci a bude dokončena nejpozději do 5-ti let od dokončení stavebního počinu nádražní budovy osobního nádraží, 0,5 pokud bude stavební počin

nádražní budovy osobního nádraží zahájen do 5-ti let od dokončení související investice jiného investora, 0,0 ostatní.

Pro lokality kategorií E jsou stanoveny poloviční hodnoty koeficientu L a M; pro lokality kategorie E charakteru zastávek je koeficient M vždy roven 0,0. V lokalitách s opotřebením objektů nižším než 35 % se koeficienty L a M vždy rovnají 0.

P... význam stanice z hlediska přestupních vazeb na jiné vlakové spoje a obsazení dopravním zaměstnancem, hodnoty

1,0 stanice je využívána k přestupu na spoje dálkové dopravy mezinárodního významu,
0,6 stanice je využívána k přestupu na spoje dálkové dopravy vnitrostátního významu,
0,2 stanice je využívána k přestupu na spoje regionální dopravy,
0,0 stanice nebo zastávka je bez možnosti přestupu,

pro lokality kategorie D a E s obsazenou dopravní kancelář se koeficient přestupních vazeb zvyšuje o 0,5.

		Význam objektu (V)						
		1 - 2	2 - 3	3 - 4	4 - 5	5 - 6	6 - 7	7 - 8
Opotřebením objektu (S)	0 - 20 %							
	21 - 35 %							
	36 - 50 %							
	51 - 65 %							
	66 - 80 %							
	81 - 100 %							

4.8 Pravidelný monitoring a termíny sestavování plánu stavebních počínů

Termíny sestavování dílčích plánů stavebních počínů osobních nádraží vycházejí ze směrnice MD č. V-1/2012 Směrnice pro rozpis globálních položek na přípravu staveb.

Po kompletaci s ostatními stavebními počiny Správy železnic budou předpokládané stavební počiny evidované v PRRON (přehled akcí / staveb s přiřazenou alokací finančních prostředků z globálních položek) předloženy věcně příslušnému odboru Ministerstva dopravy, v souladu s postupem uvedeným ve směrnici MD č. V-1/2012 Směrnice pro rozpis globálních položek na přípravu staveb, k projednání, včetně předpokládané výše finanční alokace v jednotlivých globálních položkách pro následující rok.

V rámci rozpisu globálních položek bude Správa železnic nadále připravovat, realizovat a rozdělovat akce na investiční (TEN-T (ISPROFOND 5003520139) a mimo TEN-T (ISPROFOND 5003520140)) a neinvestiční (ISPROFOND 5003110001).

Při nárokování jednotlivých stavebních počínů nádražních budov do rozpisu příslušných globálních položek, budou součástí podkladů popisné informace a doporučení Správy železnic na to, jak by mělo být s nádražní budovou dále nakládáno, tj.:

- a) stávající využití budovy,
- b) posouzení využitelnosti v současné době nevyužívaných částí budovy, tj. posouzení případných oprav či rekonstrukcí částí prostor pro možné využití,
- c) v případě nevyužitelnosti v současné době nevyužívaných částí budovy posouzení optimalizace/demolice.

Navrhovány k zařazení budou převážně lokality z první pětiny pořadí uvedeném v PRRON. Z důvodu nezbytné termínové i rozsahové koordinace se souvisejícími stavbami, odlišných přístupů obcí, provozních důvodů Správy železnic a disponibilních personální a finanční kapacit jednotlivých složek Správy železnic není pro rozhodovací proces nezbytné předkládat jednotlivé stavební počiny přesně dle pořadí uvedeného v PRRON. Bude-li však k zařazení navrhován stavební počín v lokalitě mimo první pětinu pořadí, bude zároveň Ministerstvu dopravy předložena informace a zdůvodnění nezbytnosti jeho zařazení.

Umístění nádražní budovy v PRRON je tak podkladem pro rozhodnutí o zahájení přípravy jednotlivých stavebních počínů nádražních budov.

4.9 Příprava podkladů pro zahájení přípravy

V rámci činnosti správce a zahájení přípravy (zpracování zadání) mohou být jako interní dokumenty Správy železnic vypracovávány podkladové materiály projektu. Jejich účelem bude vyhodnocení předběžné smysluplnosti uvažované investice a budou sloužit jako podklad pro odpovědné rozhodnutí o zahájení přípravy akce. Tyto podkladové materiály budou zpracovávány na základě provedené dohlédací a diagnostické činnosti, viz kapitola Dohlédací a diagnostická činnost. Zpracování těchto materiálů tak může předcházet místní šetření, jednání se zástupci města (kraje) o možném využití budovy ON a přednádražních prostor v návaznosti na územní plán obce, drážními (dopravci) a dalšími nedrážními subjekty – vyhodnocení možností komerčního využití, případně spolupráce s Úřadem pro zastupování státu ve věcech majetkových.

Obsahem podkladových materiálů bude zejména:

- popis stávajícího stavu budovy (včetně vyčíslení hlavních provozních ukazatelů při stávajícím stavu), schéma podlahových ploch s vyznačením jejich velikosti a využití a počet oficiálních parkovacích stání, v blízkosti nádražní budovy pro IAD a nemotorovou dopravu;
- zdůvodnění nezbytnosti realizace investice s důrazem na plnění cílů plynoucích z této Koncepce;
- popis a zdůvodnění navrhovaného stavu, včetně vyčíslení hlavních údajů o objektu a provozních ukazatelů a vyčíslení potřebného počtu parkovacích stání v souladu s touto Koncepcí;
- veškeré výsledky a záznamy o provedené dohlédací a diagnostické činnosti za poslední 3 roky;
- popis veškerých provedených opravných prací provedených v minulých pěti letech.

Tyto údaje jsou klíčové i při rozhodování o zahájení další přípravy akce, a to i v případě variantních návrhů, kdy jsou nejčastěji porovnávány varianty bez projektové a projektové (tj. demolice, oprava, rekonstrukce a novostavba).

V rámci přípravy bude vždy na základě současného stavu budovy a na základě jejího předpokládaného využití v budoucnu odůvodněna smysluplnost investice a její rozsah. Nádražní

budovy budou vždy posuzovány jako celek s přesahem na ostatní druhy dopravy a zároveň s dopadem na ostatní druhy infrastruktury a zasazení v intra/extravilánech měst.

4.10 Investiční projekty nemovitostí

Investice do nemovitostí budou realizovány komplexně, tzn. vedle vlastní rekonstrukce budovy či její technické infrastruktury se vždy řeší celý prostor železniční stanice nebo zastávky a přednádraží (je-li ve správě Správy železnic) a propojení s ostatními druhy dopravy (hromadná doprava, P+R, B+R, K+R, TAXI, car sharing, bike sharing) s ohledem na rozvoj cestovního ruchu, komfortu cestujících a logického uspořádání dopravního prostoru.

V případě ekonomické a technické opodstatněnosti bude navrhována optimalizace a úprava velikosti budov. V souvislosti s rekonstrukcí nádražních budov bude docházet k odstranění nefunkčních nebo nevzhledných přístaveb, skladů, jsou-li tyto v majetku spravovaném Správou železnic a již pozbyly své využití, a to podle podmínek stanovených poskytovatelem finančních prostředků (tj. v rámci investiční činnosti pouze v případě, že se jedná o kolizi s novým prostorovým uspořádáním, v ostatních případech lze provést demolici z provozních prostředků; pozn.: demolicí se nerozumí stavební úpravy spočívající v redukci hmoty budovy). Celková revitalizace okolí osobního nádraží pak bude zahrnovat i případnou nezbytnou likvidaci skládek, úpravu vegetace, apod.

Celkové uspořádání nádražní budovy a okolí by mělo zajistit optimální toky cestujících, a to jak budovou (preference), tak i v okolí budovy např. v návaznosti na vstupy/výstupy z podchodů. Toky budovou jsou vedeny zejména částmi, ve kterých jsou umístěny komerční i nekomerční služby pro cestující. U lokalit s vazbou na jiné druhy dopravy bude snahou minimalizovat čas na přestup.

V případě, že prostory přednádraží nejsou ve správě Správy železnic, vstupuje Správa železnic ve vybraných případech (nemovitostní projekty), do jednání s třetími stranami (obec, kraj, ČD, popř. jiní vlastníci nemovitostí) za účelem vzájemné koordinace svých záměrů a nastavení další spolupráce. Správa železnic nebude v této věci samostatně bez písemného souhlasu Ministerstva dopravy uzavírat jakákoliv memoranda

Na individuálním řešení konkrétních prostor přednádraží bude Správa železnic spolupracovat s obcí, koordinátorem dopravy, jednotlivými dopravci a s dalšími vlastníky resp. uživateli. Jedná se jak o komplexní revitalizace přednádražních prostor, tak o dílčí záměry v konkrétní lokalitě (zpevněné plochy, parkové úpravy, zastávky nebo terminály hromadné dopravy, P+R, B+R, K+R apod.). V těchto případech bude snahou sjednocení zpracování i barevného řešení mobiliáře, případně také nosných a závěsných konstrukcí informačního a orientačního systému.

Parkoviště typu P+R (B+R, K+R) budou Správou železnic nově zřizována zejména u železničních stanic s intervalovou dopravou na předměstích měst. P+R budou v souladu s cíli Národního akčního plánu čisté mobility (snížení závislosti na fosilních zdrojích, snížení emisí skleníkových plynů) vybavena dostatečnou kapacitou elektrického vedení pro zřízení přípojek na dobíjení elektromobilů (upřednostňovány budou pomalého typu pro celodenní dobíjení). Rozsah dostupných dobíjecích bodů bude doplňován dle aktuálně zjištěné potřeby. Nově zřízená místa pro jízdní kola typu B+R budou dostatečně zabezpečena proti krádeži (kamerový dohled nebo jiná forma zajištění) a umožní uložení jízdního kola

Při zřizování zachytných parkovišť P+R a B+R bude zohledněna jejich prostorová náročnost v oblasti přednádraží a investice budou koordinovány s místní samosprávou. Současně bude analyzována využitelnost ploch ve správě Správy železnic.

V hlavních stanicích krajských měst a významných terminálech systému Rychlých spojení se vedle standardních čekacích prostor zřídí, v případě že to umožňují dispozice a stavebně technické parametry budovy a dopravce projevili zájem, prostory pro čekárny Lounge pro vybrané cestující, mezi které patří např. cestující:

- s platnou jízdenkou do 1. třídy, nebo s časovou jízdenkou do 1. třídy, nebo Business class, nebo s platným doplatkem do 1. třídy,
- s platnou jízdenkou pro 2. třídu s místenkou pro vlaky vyšší kvality nebo lůžkovým či lehátkovým příplatkem.;

Prostor čekárny Lounge bude nabídnut k pronájmu dopravcům/provozovatelům za cenu v místě a čase obvyklou. Provoz čekáren Lounge nebude primárně zajišťován ze strany Správy železnic. V případě, že v budově osobního nádraží je provozována čekárna Lounge jedním z dopravců není nutné další čekárnu tohoto typu zřizovat, v takovýchto případech bude snahou zpřístupnit čekací prostor Lounge pro cestující všech dopravců.

4.10.1 Novostavby

Novostavby budou uvažovány jako plnohodnotné nahrazení původní nádražní budovy, ovšem zásadně v dimenzích odpovídajících významu lokality a jejího funkčního využití, anebo novostavby v rámci nové stavby dráhy (nové trasy nebo nového dopravního bodu). Dispoziční uspořádání a výměra vnitřních prostor budou dány především přepokládanou špičkovou frekvencí cestujících s přiměřeným ohledem na uživatele.

Nové budovy budou obvykle koncipovány s ústřední halou, která bude sloužit pro tranzitující pěší proudy a bude plnit i funkci čekárny. Z haly budou přístupné všechny základní a dodatkové služby.

Podstatným aspektem bude důraz na optimalizaci a hospodárnost provozu s ohledem na dopad na životní prostředí – perspektivně budou uvažovány „nové“ technologie a obnovitelné zdroje energie (např. tepelná čerpadla, rekuperace, střešní FVE, odolné bezúdržbové pláště budov, předokenní rolety či žaluzie). Budovy budou navrhovány tak, aby byl splněn standard budovy s téměř nulovou spotřebou energie. Tyto požadavky budou realizovány v návaznosti na opatření dle zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů.

Jako součást přípravy novostavby bude proveden v níže definovaných případech návrh architektonického a dispozičního řešení formou architektonické soutěže, vyhlášené po schválení studie proveditelnosti nebo záměru projektu, která proběhne za přizvání zástupce věcně příslušných odborů Ministerstva dopravy a SFDI.

4.10.2 Architektonické soutěže

Architektonické soutěže budou vyhlášeny podle ustanovení § 143 a násl. zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu se zákonem č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů, a v souladu se soutěžním řádem České komory architektů ze dne 24. dubna 1993, v platném znění, a s přihlédnutím k ustanovení § 1772 až 1779 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku (dále jen „Občanský zákoník“), v platném znění:

- u novostaveb nádražních budov osobních nádraží
 - v lokalitách kategorií A-B, u lokalit kategorie C s denním obratem alespoň 4 000 cestujících, nebo kde se předpokládá po realizaci infrastrukturní investice denní obrat alespoň 4 000 cestujících, u lokalit v dané době zařazených do kategorií D-E, u kterých se předpokládá po realizaci infrastrukturní investice přeřazení do kategorií A-B, případně C s denním obratem alespoň 4 000 cestujících, nebo
 - v krajských městech (hlavních nádražích krajských měst), nebo
 - v budoucnu obsluhovaných vlaky Rychlých spojení, nebo
 - v lokalitách, kde je třeba chránit krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa, tzn. ve smyslu § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, registrované významné krajinné prvky či oblasti, nebo
 - v památkové rezervaci nebo památkové zóně ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, nebo v osobních nádražích, které jsou významným výchozím bodem pro dosažení těchto cílů cest nebo pro dosažení významných přírodních, kulturních či historických památek.
- u modernizací nádražních budov osobních nádraží
 - v krajských městech (hlavních nádražích krajských měst), nebo
 - v budoucnu obsluhovaných vlaky Rychlých spojení, nebo
 - v lokalitách, kde je třeba chránit krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa, tzn. ve smyslu § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, registrované významné krajinné prvky či oblasti, nebo
 - v památkové rezervaci nebo památkové zóně ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, nebo v železničních stanicích a zastávkách, které jsou významným výchozím bodem pro dosažení těchto cílů cest nebo pro dosažení významných přírodních, kulturních či historických památek, nebo
 - pokud je stávající objekt památkově chráněn dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů..

Cílem soutěže bude, aby se dotčená nádražní budova proměnila v reprezentativní prvek, který bude v dané lokalitě představovat nejen zajímavý architektonický element, ale zároveň bude plnit i své funkční cíle pro veřejnost.

Zároveň bude kladen důraz, aby nově budovaná, nebo modernizovaná nádražní budova působila ve vztahu k okolnímu řešenému území kompaktně, celistvě a umožňovala logickou a jednoduchou provázanost s ostatními prostředky veřejné hromadné dopravy nacházejícími se v okolí osobního nádraží a též umožňovala provázanost s nemotorovou dopravou a individuální automobilovou dopravou.

4.10.3 Rozvoj parkovacích ploch v přednádraží

4.10.3.1 Vyčíslení potřebného počtu parkovacích stání

Každý investiční projekt pro rekonstrukci nádražní budovy či železniční stanice, nebo zastávky bude obsahovat vyčíslení potřebného počtu parkovacích stání v souladu s touto Konceptí. Proto na základě místního šetření při přípravě investiční akce budou vždy zváženy a prověřeny možnosti výstavby požadovaného množství parkovacích stání. Důvody proč nebudou parkovací stání realizována, případně realizována v nižším počtu než odpovídá výpočtu dle této Konceptce, budou vždy uvedeny v záměru projektu. Nebude-li evidován zájem jiného subjektu, bude investorem parkoviště Správa železnic.

V případě záchytných parkovišť v příměstské dopravě je vhodné v záměru projektu upozornit na možnost zřízení parkovacích míst v sousedních stanicích obsluhovaných alespoň obdobným rozsahem spojů se zohledněním náročnosti jejich zřízení. Vlastní zřízení parkovacích míst v sousedních stanicích bude předmětem samostatných stavebních počínů, např. při stavebních úpravách sousedních stanic.

Správa železnic může zřizovat parkoviště pouze na pozemcích ve správě Správy železnic, některé části staveb lze realizovat při současném zřízení služebnosti (věcných břemen). Je-li investorem a iniciátorem vzniku parkoviště Správa železnic, jsou příslušné organizační jednotky Správy železnic zodpovědné za vypořádání připomínek v rámci zpracování různých stupňů projektové dokumentace. Při investiční přípravě zřizování nových parkovacích ploch mohou být využity prostory nad kolejištěm (případně pod kolejištěm a/nebo pod budovou stanice) zejména v souvislosti s investiční přípravou modernizace kolejiště železniční stanice. Návrh na zřízení takových parkovacích ploch bude uplatňován zejména v případě nemožnosti nalezení dostatečného rozsahu parkovacích ploch v prostoru přednádraží a současné identifikaci parkovacích potřeb, které takové řešení vyvolají, zejména budou takové plochy navrhovány v případě provozu Rychlých spojení v dané stanici a v případě silně vytížených příměstských tratí. Zřízení parkovacích ploch v prostoru nad kolejištěm nebude navrhováno se zakrytím zhlaví vzhledem k možné potřebě údržbových prací na zhlaví.

V případě, kdy si rozvoj parkovacích ploch vyžádá investiční náklady přesahující hranici 30 mil. Kč, bude tato část projektu posouzena samostatným CBA se zohledněním celospolečenských přínosů včetně přínosů v podobě redukce potřeby rozvoje pozemních komunikací a parkovacích ploch v cílové destinaci.

Nebude-li investorem parkoviště Správa železnic ale toto bude součástí projektu jiného subjektu (obvykle místní samosprávy), je potřebné před zahájením prací doložit tuto skutečnost do záměru projektu závazným dokumentem (např. usnesením rady města či zastupitelstva obce) a před samotnou výstavbou a má-li probíhat na pozemcích spravovaných Správou železnic, s tímto subjektem uzavřít smluvní vztah.

Skutečně realizovaný počet stání dle projektu bude vždy datovým zdrojem při aktualizaci Evidence parkovacích možností a podnětů a následně zároveň pro aktualizace Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180.

4.10.3.2 Parkovací stání pro osobní automobily typu K+R

Úlohou parkovacích míst typu K+R (Kiss and Ride) je krátkodobé zastavení vozidel na dobu nezbytně nutnou pro vystoupení a nastoupení cestujících. Jedná se o krátkodobé stání na dobu nepřesahující 10 minut, většinou jsou navrhována ve formě parkovacího zálivu nebo pruhu.

Jde o kombinovanou formu přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na dopravu veřejnou. Zřizování míst pro K+R je důležitým nástrojem podpory veřejné hromadné dopravy a efektivního využívání individuální automobilové dopravy.

Požadavek na minimální počet těchto míst vychází z normy ČSN 73 6425-2 na základu velikosti sídelního útvaru a dopravního významu:

- na významných přestupních uzlech městského významu – min 3 stání K+R,
- na přepravních uzlech nadregionálního významu – min 5 stání K+R.

U železničních stanic a zastávek kategorií A a B lze navrhovat počet tohoto typu stání jako procentuální podíl vystupujících cestujících ve špičkové odpolední hodině, který bude vždy řádně popsán a zdůvodněn v záměru projektu.

4.10.3.3 Parkovací plochy pro vozidla nehromadné veřejné dopravy

Do této skupiny patří krátkodobé stání pro taxi nebo mikrobusy městských přepravců a hotelových služeb. V návrhu se přistupuje individuálně dle místní nabídky těchto služeb a ve spolupráci s místní samosprávou.

4.10.3.4 Parkovací stání pro osobní automobily typu P+R / P+Rail

Parkovací plocha typu P+R (Park and Ride) je určena pro osobní vozidla cestujících, kteří zároveň používají veřejnou dopravu. Jedná se o tzv. záchytná parkoviště, která slouží uživatelům pro kombinaci IAD a veřejné dopravy tak, aby došlo ke zkrácení cesty osobními automobily do spádové oblasti. Zpravidla jsou umístěná u významného dopravního terminálu, tj. především u železniční stanice, která následně slouží jako rychlá a kapacitní doprava do cílového místa.

U železničních stanic se můžeme setkat se slovním spojením „Park and Rail“. Jedná se o záchytné parkoviště v bezprostřední blízkosti vlakových nádraží. Parkovací plochy typu „Park and Rail“ jsou tudíž obdobou typu P+R a jsou určena pro vozidla cestujících, kteří budou pokračovat ve své cestě vlakem.

Parkovací plochy zřizované Správou železnic u železničních stanic a zastávek vždy plní funkci parkovišť Park and Ride (zaparkuj a jed'). Parkovací plochy se zřizují jako volné nebo placené s omezeným režimem vjezdu – režimová parkoviště.

U volných parkovacích ploch se vjezd a výjezd vozidel řídí pravidly dle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Vjezd ani výjezd vozidel není omezen vjezdovou branou. Stavební a technické uspořádání takového parkoviště ale musí umožnit její případnou dodatečnou instalaci.

Režimová parkoviště jsou parkovací plochy opatřené systémem umožňujícím vjezd vozidel pouze za splnění určitých podmínek. Vjezd do režimových parkovišť je opatřen vstupní branou / závorou, umožňující jeho úplné uzavření. Tato parkoviště se zřizují v místech, kde se předpokládá nedostatečný počet parkovacích míst v okolí, (např. parkovací zóny v okolí; nástupní bod v intravilánu, kde je nedostatek parkovacích možností; přilehlé nákupní centrum; a pod).

Výpočet celkového počtu stání vychází z normy ČSN 73 6110 upravením metodiky předpokládaného stání „dle účelových jednotek“, ovšem bez redukce vlivem stupně automobilizace.

Upravený výpočet pro návrh minimálního celkového počtu stání pro osobní automobily u železničních stanic a zastávek je následující:

$$N_{ZST} = O_o + P_o + P_{K+R}$$

po rozšíření:

$$N_{ZST} = P_Z \cdot k_Z \cdot k_I + P_C \cdot k_A \cdot k_I + P_{K+R}$$

kde:

- **N_{ZST}** celkový počet stání pro osobní automobily u železničních stanic a zastávek
- **O_o** počet vyhrazených stání pro zaměstnance (pouze je-li Správy železnic investorem)
- **P_Z** počet zaměstnanců Správy železnic, případně smluvních nájemců budovy ON.
- **k_Z** součinitel počtu zaměstnanců
- **P_o** počet parkovacích stání typu P+R
- **P_C** počet cestujících (uvažuje se polovina výhledového obratu cestujících stanovená např. dopravním modelem)
- **k_A** součinitel počtu odbavených cestujících (kritérium A)
- **k_I** součinitel redukce počtu stání obslužností lokality
- **P_{K+R}** počet parkovacích stání typu K+R pro krátkodobé stání osobních automobilů v závislosti na počtu nastupujících/vystupujících cestujících a velikosti stanice. Koeficient **P_{K+R}** se stanovuje na základě níže uvedené tabulky nejmenšího doporučeného počtu parkovacích míst v přestupních uzlech dle ČSN 73 6425-2.

Součinitel počtu zaměstnanců se vypočte jako počet účelových jednotek na 1 stání dle vzorce:

$$k_Z = \frac{1}{UJz}$$

kde:

- **UJz** představuje počet účelových jednotek na jedno stání. Její hodnota obvykle odpovídá číslu **4** (dle ČSN 73 6110 pro výrobní podnik). Využití jiného koeficientu je nutno případně patřičně odůvodnit.

Součinitel počtu účelových jednotek na 1 stání se vypočte dle vzorce:

$$K_A = \frac{1}{UJc}$$

kde:

- **UJc** představuje počet účelových jednotek na jedno stání. Obvyklá hodnota odpovídá číslu **15** (sportoviště s diváky dle ČSN 73 6110). Využití jiného koeficientu je nutno případně patřičně odůvodnit.

Návrh koeficientu redukce počtu stání obslužností lokality dle kritéria návaznosti (kritéria I) na další dopravu je určen porovnáním s normovými hodnotami a stanovený dle následujících tabulek.

Tabulka pro stanovení redukčního součinitele k_I dle parametru obslužnosti

Kritérium I	Kategorizace dle I	Redukční koeficient k_I		
		do 10 tis obyv.	do 50 tis obyv.	nad 50 tis obyv.
$I \leq 2$	$\rightarrow k(I) = 1$	1	1	1
$2 < I \leq 6$	$\rightarrow k(I) = 2$	1	0,8	0,6
$6 < I \leq 10$	$\rightarrow k(I) = 3$	1	0,8	0,6
$10 < I \leq 15$	$\rightarrow k(I) = 4$	1	0,4	0,25
$I > 15$	$\rightarrow k(I) = 5$	1	0,4	0,25

Tabulka hodnot „Kritéria I“ hodnotících jednotlivé návaznosti na další dopravu.

	0 bodů	1 bod	2 body	3 body
Návaznost na autobusy (i dálkové), trolejbusy	není	≤ 5 linek	$5 < \text{linek} \leq 10$	> 10 linek
Návaznost na tramvaje, metro	není	≤ 2 linky	$2 < \text{linky} \leq 5$	> 5 linek
Stanoviště taxi	není	-	je	-
Parkovací plochy pro automobily individuální přepravy	nejsou	≤ 100 stání	$100 < \text{stání} \leq 500$	> 500 stání
Parkovací plochy pro kola a motocykly	není	≤ 100 stání	$100 < \text{stání} \leq 500$	> 500 stání
Spojení na letiště, do přístavu	není	regionální letiště nebo přístav	-	mezinárodní letiště nebo přístav

Tabulka nejmenšího doporučeného počtu parkovacích míst v přestupních uzlech dle ČSN 73 6425-2

Druh parkoviště	Významné přestupní uzly městské linkové osobní dopravy a přestupní uzly regionálního významu	Přestupní uzly nadregionálního významu
plochy pro dlouhodobé stání osobních vozidel	–	20
system K+R (koeficient P_{K+R})	3	5
plochy pro stání autobusů neveřejné dopravy (např. zájezdové autobusy)	–	3
plochy pro vozidla nehromadné nepravidelné veřejné dopravy osob (např. taxi, mikrobus)	3	5

4.10.3.5 Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené

Na všech vyznačených vnějších i vnitřních odstavných a parkovacích plochách a v hromadných garážích pro osobní motorová vozidla musí být vyhrazena stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené nejméně v následujícím počtu vycházejícím z celkového počtu stání každé dílčí parkovací plochy. Počet parkovacích stání pro osoby s omezením pohybu a orientace stanovuje vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, v platném znění, dle následující tabulky.

Tabulka počtu vyhrazených stání dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

2 až 20 stání	1 vyhrazené stání
21 až 40 stání	2 vyhrazená stání
41 až 60 stání	3 vyhrazená stání
61 až 80 stání	4 vyhrazená stání
81 až 100 stání	5 vyhrazených stání
101 až 150 stání	6 vyhrazených stání
151 až 200 stání	7 vyhrazených stání
201 až 300 stání	8 vyhrazených stání
301 až 400 stání	9 vyhrazených stání
401 až 500 stání	10 vyhrazených stání
501 a více stání	2 % vyhrazených stání.

4.10.3.6 Motocyklové parkovací stání

Motocykl je možné parkovat na parkovacím stání pro osobní vozidla. Budou navrhována tudíž samostatně pouze tam, kde se předpokládá jejich četnost parkování. Doporučený počet stání je 1 stání + 5 % z parkovacích stání pro osobní automobily pro kategorie stanic a zastávek A - C.

4.10.3.7 Cyklistické parkovací stání

Parkovací plocha B+R (Bike and Ride) je určená pro parkování jízdních kol u dopravních terminálů jako prvek podporující multimodalitu. Jedná se o významné vybavení dopravních terminálů, které umožňuje uživatelům přijet na kole a následně přestoupit na hromadnou dopravu, v případě železničních stanic a zastávek nepochybně na osobní železniční dopravu. Důležitým prvkem při vytváření těchto ploch je zajištění cenové dostupnosti a bezpečného uschování kol. Řešení cyklistické dopravy v klidu – bezpečné odkládání a uzamykání jízdních kol – je spolu se zlepšováním infrastruktury pro samotnou jízdu na kole též nezbytnou součástí podpory rozvoje cyklistické dopravy a zajištění odpovídajících podmínek pro používání jízdních kol, čímž dochází k naplňování cílů národních strategických materiálů.

Základní parkovací infrastrukturou jsou stabilní stojany a stojanová hnízda, kde je možné kolo stabilně opřít a bezpečně uzamknout ke stojanu, na místech vyhrazených pro stání kol lze instalovat vhodný typ dobíjecí stanice. Pro dlouhodobé stání a pro kola vyšší kategorie (dle pořizovací ceny, např. elektrokola) jsou vhodné uzamykatelné boxy, úschovny a uzavřené prostory v budovách, které nabízejí zejména vyšší ochranu vůči klimatickým podmínkám a proti možnosti krádeže a poškození kola. Cyklistická infrastruktura bude navrhována v souladu s metodikou „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ zpracovanou Centrem dopravního výzkumu, v.v.i. v roce 2010. [Metodika parkování grafika \(mdcr.cz\)](#)

Tato část parkovací infrastruktury (počet stání pro kola nižší, či vyšší kategorie) bude vždy před realizací investičního záměru Správy železnic projednána s místní samosprávou a sladěna s jejími strategickými materiály (např. SUMP) a záměry v oblasti cyklodopravy, což bude písemně doloženo v záměru projektu. Na základě těchto požadavků pak bude navrženo konkrétní technické řešení.

Kapacita parkovacích ploch bude navrhována s předpokládaným navýšením o nárůst poptávky během střednědobého časového horizontu. U dopravních terminálů budou navrhována převážně parkovací zařízení s vyšší úrovní zabezpečení pro dlouhodobá stání a zároveň bude uvažováno s prostorovou rezervou pro případné rozšíření kapacit. Typická řešení jsou decentralizovaná parkoviště u každého vchodu pod kamerovým systémem, při větší potřebě parkování cyklistická stanice nebo parkovací dům či věž pro jízdní kola.

Počet stání bude navrhován podle doporučení metodiky „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ certifikované Ministerstvem dopravy, včetně zvoleného stupně zabezpečení a to pro kategorie stanic a zastávek A – E na základě následujícího vztahu:

$$P_{ZK} = N * K_C * K_K$$

kde:

- **P_{ZK}** – je počet zaparkovaných jízdních kol, minimálně však 2
- **N** – je počet cestujících (uvažuje se polovina výhledového obratu cestujících stanovená např. dopravním modelem),
- **K_c** – je koeficient využití parkovacích míst pro kola. Jeho hodnota je doporučena metodickým dokumentem Ministerstva dopravy „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ a pohybuje se v

intervalu 10-30 %. Pro návrh parkovacích míst pro kola u železničních stanic a zastávek uvažujeme s jeho hodnotou rovnou 10 %.

- K_k – je koeficient vyjadřující rozvinutost cyklo dopravy v lokalitě. Jeho hodnotu v rozsahu 0–3 určuje, obhájí a uvádí důvody zpracovatel ZP na základě místního šetření. Vychází při tom podílu cestujících, kteří přijedou nebo odjedou ze stanice na kole.

Volba koeficientu vyjadřujícího rozvinutost cyklo dopravy v lokalitě z intervalu 0-3 bude tudíž vycházet z rozvahy popisující místní geomorfologické podmínky, rozvinutost místní cyklistické cestní infrastruktury a případný popis místní podpory multimodality cyklistické dopravy a osobní železniční dopravy pro cestování do zaměstnání a škol. Důvodné odchýlení od výše popsaného výchozího vyčíslení parkovacích míst bude v záměru projektu vždy popsáno.

4.10.3.8 Zpoplatnění a vybavení parkovišť

Zpoplatnění parkovišť P+R se provádí pouze u režimových parkovišť. Cena za užití parkoviště odpovídá ceně v místě a čase obvyklé. Cenu za krátkodobé a dlouhodobé parkování určí budoucí správce na základě doporučení zpracovatele dokumentace/ZP na základě analýzy cenové hladiny a průzkumu v daném místě. Není-li možné cenu v lokalitě stanovit, využije se cenová hladina pro velikostně odpovídající lokalitu. Při stanovování ceny je nutno respektovat podmínky nedovolené veřejné podpory, tj. s příjmy je nutno počítat již v ekonomickém hodnocení v ZP. Vyčíslení příjmů bude stanoveno dle dopravního modelu, případně z místního šetření.

Krátkodobé (denní) parkování

S ohledem na povahu parkovišť P+R je vhodné využít některý z níže uvedených modelových principů zpoplatnění:

- a) vyšší sazba za první hodinu parkování, další hodiny za nižší sazbu se stanovenou maximální denní cenou
- b) jednotná hodinová sazba se stanovenou maximální denní cenou
- c) jednotná sazba za celý den parkování

Při stanovování správného modelu zpoplatnění je důležitá eliminace krátkodobého parkování za účelem nesouvisejícím s železniční dopravou. Ve všech případech se započítává penalizace za odstavování vozidla přes noc.

Dlouhodobé parkování

Pro uspokojování potřeb cestující veřejnosti při pravidelném využívání železniční dopravy musí být umožněno dlouhodobé (měsíční nebo roční) předplatné. V případě, že jsou vyhrazena parkovací místa pro smluvní nájemce budovy osobního nádraží, musí být počet míst i cena za parkovací místa smluvně zajištěna. Vyhrazená parkovací místa pro provozní zaměstnance Správa železnic, se nezpoplatňují.

Parkování pro car-sharing

Svým charakterem se jedná o krátkodobé stání, kdy sdílené vozidlo čeká na parkovišti v čase od odevzdání zákazníkem služby sdílené mobility do jeho vyzvednutí dalším zákazníkem. Tito zákazníci přitom mohou být odlišní. Pro kvalitní fungování dopravního systému jako celku je vhodné takové řešení vlastnictví motorových vozidel podporovat. Poplatky za jejich parkování na parkovištích Správy železnic přitom nemohou přímo hradit klienti car-sharingových společností (poplatek odpovídající době stání vozidla není vhodné uplatnit, vzhledem k faktu, že tato doba nezávisí na vůli klienta). Z toho důvodu jsou poplatky řešeny přímo se společnostmi zajišťujícími car-sharing. Zpoplatnění těchto vozidel bude řešeno přednostně pravidelnou sazbou bez ohledu na dobu stání vozidel na parkovištích (i samotná společnost zajišťující car-sharing je motivována k minimalizaci doby nečinného stání vozidel). Umožnění parkování vozidel car-sharingu neznamena nutnost zřizování dodatečných parkovacích míst. Tato parkovací místa budou zajištěna v rámci běžné kapacity parkoviště. Zajišťování podmínek pro takové služby je předpokládáno především v lokalitách, kde car-sharing působí.

Využití nabíjecího zařízení je zpoplatněno samostatně nad rámec ceny za užití parkoviště. Zajištění provozu dobíjecích zařízení pro osobní automobily se předpokládá formou pronájmu přípojek externímu provozovateli – strategickému partneru.

U parkovišť s omezeným režimem vjezdu/výjezdu a u vybraných volných parkovacích ploch se vždy zřizuje kamerový systém, veřejné osvětlení parkovací automat s platebním terminálem pro možnost bezhotovostní platby a případně oplocení (podoba oplocení bude vycházet z architektonického řešení lokality a jejího okolí, oplocení nesmí neúměrně prodlužovat přístupové komunikace pro pěší k nádražní budově). Systém vjezdu a výjezdu musí být vždy opatřen mechanickým systémem (závora, vyjížděcí sloupek, apod.), který je doplněn softwarovým řešením na kontrolu snímání registrační značky a opakovaného vjezdu a výjezdu, včetně systému možnosti nouzového volání (např. na dispečerské pracoviště Správy železnic).

4.10.3.9 Dobíjecí zařízení pro elektromobily

Dle požadavků definovaných v Národním akčním plánu čisté mobility v kartě opatření E17 je určen předpoklad rozvoje zajištění dobíjení osobních automobilů v návaznosti na přednádražní prostory železničních stanic.

V souvislosti s vybavením železničních stanic dobíjecími zařízeními pro elektromobily, bude postupováno zejména v souladu s § 48a a § 48b vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s koncepčním dokumentem Správy železnic "Plán rozvoje infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel".

Vzhledem k vysokému stupni rozvoje elektromobility může být v současné době v odůvodněných případech instalace těchto zařízení nahrazena instalací přípravy pro tato zařízení. Příprava bude provedena vždy tak, aby při osazování dobíjecích zařízení nebyl nutný další stavební zásah do již rekonstruovaných prvků.

Instalovaný výkon dobíjecích zařízení bude navržen dle výkonových možností místní elektrické sítě, v návaznosti na místní podmínky může být dále upraven. Vzhledem k předpokládanému

celodennímu dobíjení osobních automobilů bude přednostně navrženo řešení zajišťující podmínky chytré sítě (smart grid), zejména odložený začátek dobíjení, případně přerušení dobíjení nebo snížení výkonu v případě nedostatku energie v rozvodné síti. Tímto řízením spotřeby může být dosaženo vhodnějšího odběrového diagramu železničních stanic a může být zajištěno připojení většího rozsahu dobíjecích bodů. V současném stavu se nepředpokládá řešení možnosti vyrovnávání výkonu zpětným využitím energie uložené v dobíjených osobních automobilech, případná aplikace takových prvků by vždy vyžadovala přímý souhlas majitele osobních automobilů. Současně se předpokládá prioritní zajištění dobíjení osobních vozidel v režimu car-sharingu dle předchozí kapitoly.

Z prostředků SFDI může být hrazena pouze příprava připojení, ostatní náklady s tím spojené budou hrazené za přednostního využití prostředků dostupných v příslušných programech EU s případným kofinancováním ze SFDI. Pro výhradní potřeby SŽ bude dobíjecí zařízení pro automobily, včetně přípravy, plně hradit SFDI.

4.10.4 Energetický management budovy

Při modernizaci budov bude v rámci energetického managementu budov zahrnuto dálkové měření a regulace budovy s cílem snížení provozních nákladů (náklady na nákup energií, vyhlazení odběrových špiček, snížení ztrát, snížení počtu výjezdů, snížení počtu servisních zásahů). Navržené systémy budou plně automatizované, bez nutnosti lidského zásahu a připravené na vzdálené řízení.

Systémy Měření a regulace (MaR) budou zajištěny otevřeným řídicím systémem bez dodatečných nákladů za softwarové nebo provozovací licence. Komunikace bude standardně probíhat prostřednictvím sítě Ethernet pomocí standardních protokolů. Jednotlivé technologie budov (vzduchotechnika, kotle, chlazení, tepelná čerpadla atd.) budou pomocí standardních protokolů integrovatelné do centrálního systému MaR. Systém musí být připraven na další potenciální rozšiřování – integraci jiných technologií přes standardní komunikační rozhraní. Sledovaná data by měla být normalizovaná s budoucí podporou IoT (internet věcí) pro řešení Smart Station.

Při řešení modernizací nádražních budov bude jejich řešení při zpracování projektových dokumentací podrobena posouzení možnosti energetických úspor, případně přínosů, kterých lze v souvislosti s modernizací dosáhnout. Při řešení těchto úprav se bude vycházet především z posouzení energetické náročnosti v současném a plánovaném stavu, způsobu užití budovy, technických možností daných místními omezeními včetně památkové ochrany, investiční náročnosti provedených opatření a předpokládané provozní náročnosti při zohlednění cen energií a jejich výhledu včetně zohlednění problematiky redukce emisí skleníkových plynů a dalších škodlivin.

Pokud bude předmětem projektové dokumentace zpracování níže uvedených opatření nebo energetické problematiky obecně, bude obsahovat ekonomické posouzení všech těchto navrhovaných opatření a to v závislosti na zpracovaném stupni projektové dokumentace, či dostupných podkladů. Uvažované úspory budou posouzeny zejména v rámci provedené technicko-ekonomické analýzy, a to zejména s ohledem na úsporu provozních prostředků. Tato analýza současně poskytne přehled o návratnosti vložených prostředků.

4.10.4.1 Redukce spotřebované energie na vytápění budovy

Při řešení úprav budovy budou navrhována opatření vedoucí k redukci tepelných ztrát vzniklých při provozu budovy dle požadavků platné legislativy.

Doporučená opatření pro snižování spotřeby energií mohou být následující:

- Výměna výplní otvorů (oken a dveří): Bude navrhována výměna výplní otvorů za řešení snižující tepelné ztráty budovy.
- Zateplení obálky budovy: Bude navrhováno zateplení obálky budovy zohledňující její charakter. Zateplení může být navrženo z vnější i vnitřní strany, řešení bude zohledňovat investiční náročnost, dosahované energetické úspory a specifické místní požadavky (např. památkovou ochranu).
- Zateplení podlah a stropů: Budou navrhována opatření, která vedou ke snížení tepelných ztrát budovy podlahou nebo stropem včetně zateplení střechy budovy, případně realizace tzv. zelených střech.
- Rekuperační systém větrání: Bude navrhován v případě účelnosti jeho zřízení. Tento systém větrání může vést k výrazným tepelným úsporám především při využití v halách s vysokým pohybem cestujících. Zároveň takový systém zajišťuje přívod dostatečného množství čerstvého vzduchu v zájmu redukce šíření respiračních onemocnění.
- Zábрана zapomenutí otevřených dveří: Zejména v prostorech s přístupem pro cestující bude navrhováno zřízení dveřních mechanismů, které zabrání neúmyslnému ponechání otevřených dveří. V závislosti na obratu cestujících může mít takové zařízení charakter automatického otevírání dveří nebo pružinového mechanismu zajišťujícího jejich uzavírání.

4.10.4.2 Řešení topných zdrojů v budově

V budovách budou navrhovány topné zdroje se zohledněním místních podmínek daného území, jejich investiční a provozní náročnosti a dalších požadavků. Topné zdroje budou vždy navrhovány bezobslužné v zájmu redukce náročnosti obsluhy budovy pro provozní zaměstnance a nájemníky. Topný zdroj bude v budově přednostně centralizován, pokud charakter budovy nevede k potřebě použití decentralizovaných zdrojů. Případná potřeba decentralizovaných zdrojů musí být řádně odůvodněna. V rámci projektů bude navrhována modernizace topné soustavy, která zajistí snížení ztrát v rozvodech. Pro topné zdroje budou posuzovány především následující možnosti:

- Centrální zásobování teplem: V případě, kdy je v daném místě k dispozici horkovodní soustava, bude posouzena možnost připojení, zachování nebo odpojení k systému centrálního zásobování teplem. Zohledněna bude především cena dodaného tepla v rámci daného města, připojení bude zajištěno v případě ekonomické výhodnosti. V případě ekonomické nevýhodnosti pak bude naopak posuzována možnost odpojení od tohoto systému. Posuzována bude rovněž budoucí perspektiva tohoto zdroje v daném městě.
- Plynové vytápění: V případě, kdy je v daném místě k dispozici zásobování zemním plynem, bude posouzeno řešení vytápění plynovým zdrojem (centrální plynový kotel, ve výjimečných odůvodněných případech možné i decentralizované řešení). Při návrhu tohoto zdroje bude posouzena i jeho budoucí perspektiva se zohledněním fosilního původu zemního plynu z geopoliticky nestabilních oblastí.
- Tepelné čerpadlo: Navrhován bude především investičně nejdostupnější systém vzduch-voda. Posouzena bude investiční a provozní náročnost včetně zajištění dostatečného elektrického příkonu pro zajištění provozu. Bivalentním zdrojem pro zajištění tepla bude především elektrokotel, v odůvodněných případech může být navrženo jiné řešení.
- Elektrické topné zařízení: V případě nemožnosti zřízení jiného tepelného zdroje bude navrženo elektrické topné zařízení. V takovém případě bude posouzena možnost instalace

infrazářičů, akumulacího topného zdroje, elektrokotle nebo přímotopných elektrických těles, případně jiného účelného řešení.

Za nežádoucí je pak považováno zřizování topných zdrojů vyžadujících stálou obsluhu pracovníkem. Zejména se jedná o kotle na tuhá paliva a lokální kamna. Zřizování kotlů na biopaliva (dřevní štěpku, apod.) není doporučováno s ohledem na nutnost manipulace s palivem a jeho skladování. Nevhodné jsou pak dále topné zdroje s vysokou emisní náročností a nepříznivým vlivem na okolí budovy (např. lehký topný olej, mazut, apod.). Topná soustava může být doplněna obnovitelnými zdroji v rámci jejich využitelnosti v případě, kdy takové využití bude účelné. Podrobnější řešení problematiky obnovitelných zdrojů je popsáno v kap. 4.10.4.4.

4.10.4.3 Snižování elektro-energetické náročnosti budovy

Při řešení vnitřních prostor a jejich zařízení bude řešena také problematika snižování elektro-energetické náročnosti jednotlivých instalovaných spotřebičů. Pro osvětlení prostor bude upřednostňováno řešení pomocí LED technologie za současného zajištění maximálního prosvětlení prostor přirozeným způsobem bez nutnosti celodenního svícení.

Energeticky náročná zařízení (např. eskalátory, výtahy, apod.) budou pořizována se zohledněním nákladů a přínosů během životního cyklu.

Bude prověřena možnost využití odpadního tepla, které provozem těchto spotřebičů vzniká (např. uplatnění odpadního tepla serveru v rekuperačním větrání, apod.).

4.10.4.4 Výroba energie z obnovitelných zdrojů

Komplexní rekonstrukce nádražních budov budou využívány k rozvoji instalací výroby energie z obnovitelných zdrojů. Primárním účelem této výroby energie je snížení vlastní energetické spotřeby budovy, zejména v případě budov připojených na hladině nízkého napětí. Dalším účelem může být rovněž zásobování dobíjecích stanic energií z vlastních obnovitelných zdrojů za účelem dobíjení osobních automobilů v celodenním režimu. V rámci instalací výroby energie z obnovitelných zdrojů se v případě nádražních budov bude jednat především o doplnění fotovoltaických zařízení, která budou instalována na vhodně směřované střešní plochy, v případě rovných střech pak s vhodným sklonem a směřováním. Navržený instalovaný výkon pak bude odpovídat energetickým potřebám budovy v zájmu zajištění optimální ekonomické návratnosti instalací. Akumulace vyrobené energie z obnovitelných zdrojů může být zřizována na základě individuálního posouzení, současně mohou být k řízení spotřeby s ohledem na výrobu s omezenou možností předpovědi výkonu využity prvky chytré sítě a spotřebičů s odložitelnou spotřebou (například odložené dobíjení osobních automobilů v celodenním dobíjení). S ohledem k aktuálním výkupním cenám a finanční návratnosti bude prodej přebytků energie z výroby z obnovitelných zdrojů do distribuční sítě využíván pouze v nezbytném minimálním rozsahu. V případě obchodních možností může být využívána distribuce přebytků prostřednictvím distribuční sítě s následným odběrem v jiném přípojném místě. Prověřeno může být dále zajištění spotřeby takto generované energie v rámci dalších spotřeb Správy železnic, státní organizace za předpokladu, že je takové zajištění technicky možné a nevytváří nutnost nadměrné investiční náročnosti. Návrh zařízení obnovitelných zdrojů energie bude odpovídat aktuálnímu technickému vývoji, kdy mohou být navrhovány další nové technologie, které nejsou v době zpracování k dispozici za předpokladu jejich finanční návratnosti.

4.10.4.5 Nakládání s vodami v budově

S vodami bude nakládáno v souladu s platnými právními předpisy. Odpadní vody budou přednostně napojeny na obecní kanalizaci v případě, kdy je obecní kanalizace technicky dostupná. V případě nedostupnosti kanalizace bude navrženo zřízení domovní čistírny odpadních vod vzhledem k nižší provozní náročnosti v porovnání se zajištěním pravidelného odvozu.

Se srážkovými vodami bude zajištěno nakládání zohledňující problematiku spojenou s nutností ochrany území před nepříznivými vlivy sucha. Navrženo tak bude zřizování záchytných nádrží pro zachytávání srážkové vody a její další využití pro účely užitkové vody v budově (zalévání zeleně, splachování). V případě, kdy není možné nebo účelné zřizování záchytných nádrží bude přednostně zajištěno vsakování srážkových vod. V kontextu cílů při nakládání s dešťovými vodami se dále navrhuje, aby při rekonstrukci a výstavbě pochozích ploch byly použity povrchy umožňující zasakování vody (např. zámková dlažba namísto živičného povrchu nebo asfaltu).

V rámci projektové dokumentace zpracovatel záměru projektu uvede návrh technického řešení nakládání s vodami. Nesplnění požadavků na vhodné nakládání s vodami bude v záměru projektu řádně odůvodněno.

4.11 Neinvestiční projekty - Opravy nemovitostí, údržba

Na základě provedené dohlédací a diagnostické činnosti může být přijat závěr, že nemovitost vyžaduje neinvestiční stavební počín. V rámci tohoto počínu dojde k obnově zařízení, budovy, či její části do původního zkolaudovaného stavu a to bez další přidané ekonomické hodnoty. Jedná se pouze o návrat do původního stavu (tzn. bez technického zhodnocení dle zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů). Při tomto počínu by mělo být užito technologií a postupů, které jsou již dnes standardem a odpovídají současným právním předpisům a kvalitám.

Při tomto počínu je nezbytné dbát na funkční a ekonomickou využitelnost opravované věci, a to následně transparentně doložit.

Cílem prováděné periodické údržby spravovaného majetku bude udržení věci v odpovídajícím stavu, a tato údržba bude prevencí rychlejšího opotřebení věci.

4.12 Plánování oprav a rekonstrukcí

Plánování a příprava realizace oprav a rekonstrukcí vyžaduje vytvoření technickoekonomické analýzy budovy **popř. zpracování Energetického auditu nebo energetického posudku**, zjištění technického stavu jednotlivých prvků budovy a předpokládané životnosti a dále pak navržení cyklu oprav. Takto provedená dohlédací a diagnostická činnost musí vyústit k vytvoření cyklického plánu oprav a rekonstrukcí. Takto pečlivě vytvořené plány prodlouží životnost nemovitosti a ušetří majiteli nemovitosti finanční prostředky. Správce nemovitosti si pro každý spravovaný majetek tento plán vytvoří a bude k dispozici při provádění diagnostické a dohlédací činnosti. Plán oprav a rekonstrukcí bude obsahovat zejména informace o jednotlivých konstrukčních prvcích objektu a dále finanční část, jež bude využita v sumarizovaných přehledech, jako podklad pro přípravu rozpočtu a střednědobého plánu. V rámci stanovování priorit do plánu financování již musí být striktně stanoveno, zda se jedná o počín investiční nebo neinvestiční; tj. musí být jasně oddělena finanční potřeba na investice od finanční potřeby na opravy, údržbu či dohled.

4.13 Stavební připravenost nemovitostí

Z prostředků SFDI lze financovat pouze výdaje odpovídající účelu SFDI podle § 2 odst. 1 zákona o SFDI, proto je nezbytné pro stavební práce v rámci budov osobních nádraží definovat stavební připravenost pro jednotlivé funkce budovy.

Funkce jsou rozděleny následujícím způsobem:

- a) využití spojené s provozováním dráhy – jedná se zejména o technologické prostory, funkce spojené s provozováním dráhy a její údržbou, prostory užívané pro funkce řízení provozu a související funkce zahrnující hygienická zařízení výhradně určená pro zaměstnance provozovatele dráhy, denní místnosti a také kancelářské prostory spojené s těmito funkcemi.
- b) využití spojené s provozováním drážní dopravy – jedná se zejména o prodejny jízdenek dopravců/automaty na prodej jízdenek, nákladní pokladny, nocležny dopravců, kanceláře a související prostory, hygienická zařízení pro zaměstnance dopravců apod. (pozn.: pouze pokladny, úschovny zavazadel, hygienická zařízení pro cestující, další prostory po služby dopravců a související prostory jsou součástí zařízení služeb dle vyhlášky č. 76/2017 Sb., ostatní prostory jsou z hlediska charakteru komerčními plochami).
- c) využití spojené s provozováním ostatní dopravy. Jedná se o zajištění možnosti využití zejména v rámci integrovaného dopravního systému, kdy je zajištěna obsluha i pro další navazující dopravu (např. informační kancelář a prodejna pro IDS, zázemí pro řidičky a řidiče navazující dopravy, apod.).
- d) komerční plochy bez vazby na provozování drážní dopravy – jedná se zejména o prodejny občerstvení, tisku, ubytovací zařízení atd., kanceláře mimo drážní provoz včetně kanceláří policie, místní samosprávy apod. Tzn. u prostor pro využití ÚZSVM se nepředpokládá specifický přístup.
- e) byty.

Specifikace stavební připravenosti je rozlišena podle jednotlivých typů prostorů. Vždy se předpokládá použití materiálů a výrobků v běžném standardu, tj. výrobky běžně dostupné na trhu v základních materiálech, rozměrech, kvalitě a barevnosti, jejichž montáž případně pokládka je bez dalších příplatků.

V rámci investičních záměrů projektu novostaveb nádražních budov bude cílem zajistit, aby byla budova plně využita (se započítáním společných prostor).

V rámci investičních záměrů projektu komplexních rekonstrukcí bude cílem zajistit, aby bylo optimálně využito alespoň 80 % plochy budovy. V případě, že nebude dodrženo využití 80 %, bude v záměru projektu detailně zdůvodněn důvod nevyužití. Tato plocha zahrnuje i obtížně využitelné prostory např. v podkroví a sklepu budov. U obtížně využitelných prostor se bude investor snažit o zajištění jejich smysluplného využití. Řešení může zahrnovat i nutné úpravy střešního pláště spojené např. se zřízením střešních oken v zájmu umožnění bytového využití. V záměru projektu musí být doložen výše uvedený důvod nevyužití, a to např. nutností respektování památkové ochrany objektu nebo nízkými výnosy z pronájmu prostor v porovnání s náklady na jejich úpravu.

4.13.1 Využití spojené s provozováním dráhy

Pro využití spojené s provozováním dráhy je stavební připravenost zřejmá z odst. 3 § 2 zákona 266/1994 Sb. To znamená, že stavební připravenost je kompletní pro nastěhování vybavení a technologického zařízení. V rámci kolaudace správce dodává pouze vybavení přenosné typu hasicí přístroje, některé vybavení sociálních zařízení (držáky toaletního papíru, mýdelníky apod.). V rámci uvedení do užívání správce dodává další veškerý nábytek a vybavení, kromě nábytku vztaheného k technologickému zařízení, které je instalováno v rámci stavby (např. stoly pro pracoviště řízení dopravy).

4.13.2 Využití spojené s provozováním drážní dopravy

Pro využití spojené s provozováním drážní dopravy je stavební připravenost definována finálními povrchy a finálními rozvody médií, včetně elektroinstalace přizpůsobené pro napájení a připojení technických zařízení (tj. klasicky zařízení pro prodej jízdních dokladů). Stavební připravenost místností umožňuje okamžité nastěhování vybavení, osazení pultů/stolů/automatů prodeje jízdenek atd. (pozn.: stoly jsou součástí nábytku a dodává je uživatel, součástí stavby je ale prodejní okénko, resp. přepážka, a to včetně zabezpečení). Pro řešení odbavení cestujících bude navrhováno přednostně řešení pomocí automatu s možným uvolněním části osobních pokladen pro další komerční využití, v případě stanic s nižším obratem cestujících může být navrhováno výhradně samostatně odbavení automatem bez zřízení osobních pokladen. Návrh automatu může být řešen ve spolupráci s integrovaným dopravním systémem. Řešení formy odbavení cestujících pak vyplývá především z požadavku objednatele dopravy nebo organizátora IDS. Svítidla, která jsou součástí stavby (stropní a nástěnná) jsou osazena. Zařizovací předměty v sociálních zařízeních jsou osazeny včetně baterií, nejsou osazeny např. kuchyňské linky v čajových kuchyňkách (tam je pouze vývod pro vodu a odpad). V rámci kolaudace budoucí uživatel nebo správce dodává pouze vybavení přenosné typu hasicí přístroje, některé vybavení sociálních zařízení (držáky toaletního papíru, mýdelníky apod.). V rámci uvedení do užívání uživatel dodává veškerý další nábytek a vybavení.

V Konceptci jsou uvažovány i prostory jiných rezortů státní správy, popř. samosprávy, které jsou spojeny s provozováním drážní dopravy (jedná se například o Drážní úřad, policii ČR, obecní policii). I zde se postupuje dle uvedených principů s tím, že jsou v těchto případech možné i trvalé stavební zásahy zmíněných prostor. Avšak tyto zásahy jdou plně na vrub uživatele, tj. uživatel si je v plné výši bude hradit a budou považovány za nefinanční plnění nájemného. Jedná se například o trezorové místnosti, služebny, prostory pro úschovu zbraní apod.

4.13.3 Využití spojené s provozováním ostatní dopravy

Prostory nádražních budov budou v případě, kdy je to možné a účelné, tzn. dopravci ostatních druhů dopravy nebo objednatel dopravy projeví zájem, poskytovat prostory pro využití ostatní dopravou mimo vlastní provozování drážní dopravy. Jedná se o zajištění odbavení pro cestující v rámci integrovaného dopravního systému (infocentra, prodejny časových jízdenek, automaty pro odbavení cestujících dle požadavků organizátora IDS). Takové zajištění může být sloučeno s odbavením pro drážní dopravu v závislosti na charakteru integrovaného dopravního systému (v takovém případě musí být pokladní přepážky viditelně označeny informací o zajištění odbavení IDS) nebo zřízeno samostatně. Zároveň bude dbáno na zajištění aktuálních informací o odjezdech a zpožděních nejen pro drážní dopravu, ale také pro další dopravu v rámci IDS účelným a přehledným způsobem.

V rámci zajištění možných potřeb IDS bude v případě, kdy je to možné a účelné, zřizováno také zázemí pro řidičky a řidiče návazné dopravy (zejména autobusové) v zájmu zajištění kvalitních pracovních podmínek pro zaměstnance, a to vždy s ohledem na zájem dopravce, který bude za zřízení těchto prostor poskytovat úhradu. Jedná se především o situace, kdy u železniční stanice končí linky navazujících dopravních systémů a vzniká tak potřeba zřízení zázemí pro zaměstnance. Takovéto zázemí bude svým charakterem odpovídat zázemí pro dopravce v drážní dopravě, v případě potřeby pak může být sloučeno.

4.13.4 Komerční plochy bez vazby na provozování drážní dopravy

Tyto komerční plochy bez vazby na provozování drážní dopravy jsou stavebně připravovány ve dvou standardech. Standard A definuje připravenost malých prostorů s jednoduchým provozem a kancelářských prostor. Standard B definuje připravenost větších ploch, u nichž není účelné před získáním nájemníka nebo nájemníků definovat jejich přesné členění, a dále definuje připravenost ploch, u kterých se předpokládá využití s náročnějšími požadavky na splnění hygienických předpisů – standardně se jedná o gastroprovozy nebo prodejny potravinářského zboží.

Připravenost typu A zahrnuje: čisté podlahy včetně finální krytiny v budoucí provozovně, vybudování kompletního sociálního zařízení včetně finálních povrchů (obklady, dlažby a bílá výmalba, dveře), finální členění prostorů příčkami, osazené výplně otvorů do vnějšího prostředí, funkční technické vybavení – elektroinstalace, rozvody vody včetně výtokových prvků v sociálním zařízení, osazené zařizovací předměty (např. umyvadlo, mísa, výlevka, a pro provozy, kde je požadováno sprchový kout), funkční vzduchotechnika – odvětrání a funkční vytápění (pozn.: odvětrání a vytápění jsou součástí funkčního systému celé budovy, proto musí být vybudovány). Podle místních podmínek je vybudováno oddělení prostoru od zbytku budovy, předpokladem je, že vstupní dveře a výkladech jsou součástí dodávky uživatele dle jeho požadavků (pozn.: v tomto případě jde o tzv. zhodnocení budovy, pokud není smluvně dohodnuto, že tyto úpravy si nájemce odstraní po ukončení nájmu). Připouští se i varianta, že vstupní dveře a výklady jsou součástí architektonického řešení prostoru, v tomto případě jsou dodávkou stavby. Měření médií je zajištěno zpravidla podružnými měřidly, případně si nájemce zajistí osazení elektroměru.

Připravenost typu B zahrnuje: hrubé podlahy bez finální stěrky a povrchu, hrubé povrchy obvodových stěn, osazení okenních výplní (z důvodu zajištění funkce celé budovy), oddělení od ostatního prostoru budovy je zajištěno provizorně s předpokladem dobudování nájemcem (pouze v případech, kdy je zřejmé, že poloha oddělení je finální a neexistuje variabilita v umístění a vybavení otvorů, je oddělení ve finální podobě). Rovněž se předpokládá dobudování finálního členění prostorů nájemcem nebo nájemci. Technické vybavení je dobudováno tzv. „na patu“ – tzn. zajištění přívodu vody po vodoměr jednotky, zajištění místa napojení na kanalizaci, dovedení elektrické energie do rozvaděče jednotky. Z důvodu funkčnosti budovy je osazeno vytápění (s možností úprav). Vzduchotechnika je z důvodu rozdílných hygienických požadavků jednotlivých typů provozů řešena pouze trasou skrz objekt a možností napojení.

U prostorů typu A zajišťuje správce/investor kolaudaci pouze prostorů s jednoznačně určeným využitím (např. kanceláře). U ostatních prostorů včetně všech prostorů typu B zajišťuje kolaudaci provozovny/prodejny nájemce konkrétního prostoru.

Investice do dobudování prostoru jsou zčásti tzv. technických zhodnocením objektu, které je předmětem vyrovnání po ukončení nájmu nebo v rámci vybíraného nájemného.

4.13.5 Byty

Bytová jednotka musí být při uzavření nájemní smlouvy zkolaudovaná, respektive musí jít o prostor určený k účelu užívání bydlení. Tato skutečnost vyplývá z § 2236 Občanského zákoníku. Na této skutečnosti nic nemění ustanovení § 2242 odst. (2) Občanského zákoníku, kde je upravena skutečnost, že byt není způsobilý k obývání – musí jít ale o byt, tedy prostor určený (tj. kolaudovaný) k bydlení. Z této skutečnosti vyplývají některé základní požadavky na minimální stavební připravenost bytu.

Vzhledem k požadavkům vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, je nutné, aby byt obsahoval alespoň jednu záchodovou mísu a jednu koupelnu (§10, odst. 6). Tato vyhláška se sice vztahuje na stavby, které náležejí do působnosti obecných stavebních úřadů, nicméně budova osobního nádraží nemusí být nutně stavbou dráhy, ale může být i stavbou na dráze (viz § 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách), v tom případě spadá do působnosti obecného stavebního úřadu.

Pro navrhování obytných budov nebo obytných částí budov dále platí ČSN 73 4301 Obytné budovy, ze které vyplývá: obytná místnost musí být vytápěna (čl. 5.2.2.1), vybavení kuchyně musí být pouze možno instalovat (čl. 5.2.3.6), dále definuje, která technická zařízení musí být instalována, aby byla budova vhodná k užívání (tj. zkolaudovatelná) – jedná se o vnitřní kanalizace a vodovod, vytápění, větrání, plynová odběrná zařízení (v případě sporáku je možno uvažovat s možností instalace), elektrické rozvody, EPS a EZS. Pro svítidla v koupelně a v kuchyni nad kuchyňskou linkou jsou stanoveny závazné parametry. V návaznosti na potřebu řešení pronajímání prostor může být stavební připravenost rozšířena o základní vybavení bytů (kuchyňská linka včetně digestoře, varné desky a trouby, základní svítidla a vnitřní dveře). Toto vybavení bude zajišťováno s ohledem k dosažení tržní konkurenceschopnosti při hledání nájemníka. Zajištění tohoto vybavení bude zohledněno v ceně nájemného.

Z výše uvedeného vyplývá, že byty budou mít podlahy včetně finální podlahové krytiny v obytných místnostech, vnitřní stěny s (bílou) malbou, v případě hygienického zařízení včetně dlažeb a obkladů a osazených základních zařizovacích předmětů v koupelně (umyvadlo, baterie, vana nebo sprchový kout bez zástěny), osazenou záchodovou mísu. Elektroinstalace je z hlediska rozvodů kompletní, svítidla jsou osazena v koupelně a nad prostorem pro kuchyňskou linku. Výplně otvorů ohraničující byt (vstupní dveře a okna) jsou finální, osazeny jsou minimálně dveře oddělující hygienické prostory od obytných místností. Další vybavení (EZS a EPS) dle požadavků příslušných norem. Bude realizováno odvětrání toalety a koupelny, na digestoř pouze příprava. Vytápění bude realizováno v plném rozsahu dle normových hodnot.

4.14 Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi

Pozbývání nepotřebných nemovitých věcí ve vlastnictví státu s právem hospodařit Správy železnic se řídí příslušnými ustanoveními zákona č. 77/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. V případě, že nemovitá věc, již pozbyla svoji ekonomickou využitelnost ve smyslu potřeb železniční dopravy, v případě stavebního objektu dovršila konce své ekonomické životnosti (viz kapitola 4.3) a/nebo v případě, že nemovitá věc je trvale nepotřebná pro provozování a zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty, a to i z hlediska budoucího vývoje, a je převoditelná s ohledem na zájem dráhy (případná nepřevoditelnost stavebního objektu v návaznosti na jeho technický stav, nebo případ, kdy převažuje zájem dráhy nad výnosem z prodeje, bude vždy detailně popsána), je možné přistoupit k následujícím krokům:

1. nabídka organizačním složkám státu, jiným státním organizacím a státním podnikům k převzetí nemovité věci do jejich příslušnosti či práva hospodařit (zveřejněním na internetovém „Portálu veřejné správy“, dle § 17c zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku),
2. nabídka nemovité věci zpravidla k přímému prodeji, případně k bezúplatnému převodu vlastnického práva územním samosprávným celkům – podléhá souhlasu vlády ČR. Bezúplatně lze, dle tohoto bodu, převést nemovitou věc pouze ve veřejném zájmu, za který bude uvažována činnost, jež bude určitým subjektem vykonávána bez očekávání zisku a pro uspokojení potřeb neohrazené skupiny osob, přičemž budoucí smluvní vztah bude obsahovat omezující podmínky v možnosti pronajímání a zcizení nemovitosti a závazek po určitou dobu obvykle 20 let majetek užívat k účelům, ke kterým bude do vlastnictví územního samosprávného celku převeden. Nedodržení uvedených omezujících podmínek bude sankcionováno smluvní pokutou ve výši ceny nemovité věci dle znaleckého posudku zpracovaného před uzavřením smlouvy o bezúplatném převodu nemovité věci, a to ceny vyšší z ceny zjištěné a ceny obvyklé. (Upřednostňován bude zpravidla prodej, či směna, ve smyslu odst. 1 a 2 §17b zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, před bezúplatným převodem, dle §16 odst. 8 věta druhá zákona č. 77/1997 Sb.) – podléhá souhlasu vlády ČR,
3. nabídka nemovité věci k prodeji právníkům a fyzickým osobám formou veřejné soutěže (s výjimkou definovaných případů, , kdy se přistupuje k tzv. přímému prodeji: např. sjednocení vlastnictví stavby a pozemku, scelení majetku, ...) – podléhá souhlasu vlády ČR,
4. nabídka nemovité věci k bezúplatnému převodu vlastnického práva územním samosprávným celkům, dle §16 odst. 8 věta druhá zákona č. 77/1997 Sb., a to je-li tento bezúplatný převod hospodárnější než jiný způsob naložení s věcí. V analýze hospodárnosti jiného způsobu naložení s věcí bude uvažováno nejen s cenou případné demolice objektu, avšak i potřebností pozemků Správy železnic v dané lokalitě, – podléhá souhlasu vlády ČR.
5. demolice nemovitosti.

Druhý bod je předřazen před čtvrtý bod z důvodu upřednostnění veřejného zájmu před maximalizací výnosů z úplatných převodů přímým prodejem.

4.15 Pravidla pro tvorbu, předkládání a schvalování záměrů projektů

Záměrem projektu se rozumí dokumentace, která časově, věcně a funkčně vymezuje požadavky na přípravu a realizaci akce v podrobnostech nezbytných pro posouzení a vydání stanoviska Ministerstva dopravy.

Záměry projektů jsou zpracovávány pro všechny investiční a neinvestiční akce staveb osobních nádraží Správy železnic, u kterých je jejich zpracování vyžadováno Směrnicí V-2/2012.

Při zpracování záměrů projektů pro stavební počiny, v rámci nichž bylo rozhodováno o pronájmech, resp. využití volných prostor, i na základě jiných než ekonomických kritérií (společenský nebo bezpečnostní přínos), bude tento proces v záměru projektu vždy transparentně zdokumentován. Současně bude záměr projektu obsahovat výsledky diagnostické a dohlédací činnosti, dále pak vytvořený plán oprav, vč. procentuálního stanovení opotřebením nemovitosti, příp. další dokumenty dle kapitoly 4.9. Procentuální opotřebením nemovitosti bude stanoveno pro stav bez projektu a stav projektový.

Záměry projektů budou ve smyslu Směrnice č. V-2/2012 Ministerstva dopravy předkládány věcně příslušnému odboru Ministerstva dopravy, a to s uvedením informace o jeho pořadí v PRRON. Jestliže se jedná o stavební počín, který v rámci zařazování do rozpisu příslušných globálních položek dle kapitoly 4.8 spadal do lokality mimo první pětinu pořadí v PRRON, je Správa železnic povinna o tomto v záměru projektu informovat a přiložit kopie dokumentů zdůvodňující nezbytnost akce.

Součástí záměru projektu bude vždy zhodnocení, zda projekt splňuje zásadu DNSH (Do No Significant Harm), a zda splňuje pravidla pro financování z dotačních programů EU mimo resort dopravy.

Správa železnic zajistí, aby v rámci stavebních počínů jak investičních tak neinvestičních nedocházelo ke zmaření již vynaložených veřejných finančních prostředků, a to zejména tak, aby v období 5 let po ukončení jakékoli akce na budově nebyla nutnost provádět další stavební zásahy, vyjma zásahů vztahujících se k řešení mimořádných a havarijních stavů. Současně lze počiny v čase fázovat v jednom záměru projektu. V případě, kdy je takový zásah nutný např. z důvodu koordinace s infrastrukturní stavbou, bude tato skutečnost řádně odůvodněna v záměru projektu.

4.15.1 Hodnocení ekonomické efektivity projektu

Stěžejní součástí záměru projektu investiční akce je hodnocení ekonomické efektivity projektu. Hodnocení ekonomické efektivity projektu se zpracovává podle platného znění Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury, které vydává Ministerstvo dopravy ve smyslu Směrnice V-2/2012. Ekonomické hodnocení projektu tak bude obsahovat minimálně:

- Slovní hodnocení projektu;

- Finanční analýzu, která prokáže přímé finanční přínosy záměru. Tato analýza určí, zda projekt je nebo není samofinancovatelný; v případě samofinancovatelného projektu projedná Správa železnic se SFDI možnosti nastavení finančních toků tak, aby nebylo vyloučeno financování takového projektu, ale naopak aby byla Správa železnic motivována k maximalizaci možných výnosů z nemovitostí;
- Finanční rozvahu, pokud je od finanční analýzy v souladu s rezortní metodikou upuštěno; finanční rozvaha bude posouzením variantního návrhu, jímž se prokazuje, že finální zvolené řešení je ekonomicky nejvýhodnější;
- vyhodnocení ekonomické efektivity (obhájení přínosů a účelnosti vložených prostředků) v souladu s rezortní metodikou;
- Test soukromého investora, který bude sloužit k vyloučení nedovolené veřejné podpory.

4.15.2 Nedovolená veřejná podpora

Za nedovolenou veřejnou podporu by bylo nutno považovat poskytnutí veřejných prostředků, pokud příjemce těchto prostředků získá výhodu, kterou by jinak za běžných tržních podmínek nezískal. Z důvodu prevence takového stavu při financování stavebních prací modernizací či rekonstrukcí prostor železničních osobních nádraží byla vypracována „Metodika posuzování staveb železničních osobních nádraží z hlediska veřejné podpory“ (ve spolupráci se společností Ambruz&Dark Deloitte Legal).

Na základě Metodiky byl pak vypracován souhrnný test soukromého investora pro veškeré prostory všech v síti Správy železnic provozovaných nádražních budov (s výjimkou prostor, které neslouží výkonu hospodářské činnosti, popř. jsou součástí železniční infrastruktury, u kterých se veřejná podpora nepředpokládá nebo je přímo vyloučena - např. prostory pro technologie, zajištění provozuschopnosti dráhy, prostory pro zázemí Správy železnic).

Souhrnný test soukromého investora prokázal, že investice do posuzovaných prostor by za obdobných podmínek byla uskutečněna i běžným tržním subjektem. Taková investice tedy není považována za poskytnutí veřejné podpory, proto pro budovy zahrnuté do souhrnného testu nebude nutné vyloučení veřejné podpory prokazovat individuálně. Tato skutečnost se, včetně příslušného prohlášení investora, vždy uvede v záměru projektu. V záměru projektu bude též posouzeno, zda příslušná investice do „komerčních prostor“, tj. prostor, které neslouží k provozování dráhy či drážní dopravy, je ekonomicky smysluplná, tj. odpovídá principům 3E (hospodárnost, účelnost a efektivita).

V případě nádražních budov, které nebyly podrobeny souhrnnému testu, tedy především v případě novostaveb, které nenahrazují původní demolovanou budovu, bude test soukromého investora proveden individuálně, bude součástí ekonomického hodnocení v záměru projektu a jeho závěrem musí být vyloučení veřejné podpory v posuzovaných prostorách.

5 Financování majetku

5.1 Zdroje

Financování nákladů zařízení služeb (osobních nádraží) je prováděno z prostředků SFDI, V některých případech bude možné pro financování soliterních staveb osobních nádraží, pokud to nastavení a omezení příslušných zdrojů umožní, využít i další možnosti financování (např. OPTAK, RRF, jiné evropské programy, příspěvky obcí, měst, krajů apod.). Možnými zdroji financování jsou také PPP projekty, tedy financování nemovitosti – rekonstrukce/výstavba - ze soukromých zdrojů s přenosem některých rizik investiční akce a/nebo provozování nemovitosti (provoz, udržování nemovitosti) na soukromý subjekt, anebo spolupráce s developery. Dalším možným zdrojem financování je založení společného podniku.

Stavební počiny osobních nádraží připravované a realizované jako součást liniových staveb či staveb železničních uzlů budou financovány, případně spolufinancovány v rámci zdrojů dané stavby (OPD, CEF, IROP, apod.).

Správa železnic se ve Smlouvě o finančním zajištění železniční dopravy z rozpočtu SFDI jako příjemce finančních prostředků zavázala k trvalému udržování a provozování zařízení služeb, která jsou součástí osobních nádraží.

Vzhledem ke skutečnosti, že součást dráhy je budova jako celek, postačuje pro možnost financování budov ON ze strany SFDI, pokud pouze **část budovy** slouží k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy, k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování. Financovány mohou být ze strany SFDI i budovy sloužící výhradně potřebám provozovatele dráhy.

5.2 Zařízení služeb a součásti dráhy

Pojem zařízení služeb byl do právního řádu České republiky zaveden v návaznosti na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Jedná se o zcela nový právní konstrukt vytvořený na unijní úrovni za účelem rozlišení mezi poskytováním dopravních služeb a provozováním zařízení služeb, s cílem zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž mezi dopravci a zaručit nediskriminační přístup ke službám a transparentnost při jejich poskytování.

Zařízení služeb je definováno zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o drahách“). Podle definice zakotvené v zákoně o dráhách se zařízením služeb rozumí železniční stanice, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která slouží k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce. Tyto kategorie zařízení služeb jsou popsány vyhláškou o obsahu a rozsahu služeb, a to výčtem jejich provozních součástí tak, aby bylo zřejmé, na koho a v jakém rozsahu dopadají povinnosti provozovatele zařízení služeb dle příslušných zákonných ustanovení, zejména povinnost zajistit dopravcům nediskriminační přístup k těmto zařízením. Vyjmenovány jsou přitom pouze provozní součásti železničních stanic a jiná technická zařízení pro provozování drážní dopravy. Odstavné koleje a čerpací stanice není třeba dále členit, a jsou tedy zařízením služeb bez provozních součástí.

Co se týká součástí dráhy ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební a technický řád drah“), právní rámec je následovný:

Zákon o dráhách ve svém ustanovení § 2 odst. 1 definuje dráhu jako cestu určenou k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. V třetím odstavci téhož paragrafu se dále stanoví, že provozováním dráhy jsou činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Stavební a technický řád drah poté konkretizuje vymezení pojmu dráha taxativním výčtem součástí dráhy v ustanovení § 9, kdy podle písm. i) tohoto ustanovení jsou součástí dráhy celostátní, dráhy regionální a vlečky rovněž budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti, včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování. Ustanovení § 9 písm. i) je zcela záměrně konstruováno širěji tak, aby pokrylo veškeré eventuality, které se vyskytnou v praxi. Jednotlivé objekty, které jsou součástí dráhy na základě předmětného ustanovení, se případ od případu značně liší obsahem různých zařízení, jež jsou jejich součástí, a nejedná se pochopitelně vždy pouze o zařízení služeb. Při aplikaci uvedeného ustanovení stavebního řádu drah je proto nezbytné použít účelového výkladu a v každém jednotlivém případě uvážit, zda jsou předmětné budovy určeny k výše uvedeným činnostem. Výraz „určené“ přitom v kontextu vyhlášky nelze chápat v tom smyslu, že předmětné budovy a zařízení má některý subjekt určit svým rozhodnutím, nýbrž že jsou „určené“ svým účelem a funkcí, tzn. k organizování, zabezpečování drážní dopravy de facto slouží.

V souvislosti se skutečnostmi týkajícími se financování nádražních budov pro výše uvedené postačuje, pokud i část budovy slouží tomuto účelu, přičemž součástí dráhy je pak i budova jako celek. Pokud stavba ani částí neslouží činnostem dle ustanovení § 9 odst. 1 písm. i) stavebního a technického řádu drah, nejedná se již o stavbu dráhy, ale o stavbu na dráze ve smyslu ustanovení § 5 odst. 4 zákona o dráhách, a měla by být v souladu se závěry jednání ze dne 13. října 2017 konaném u 1. náměstka ministra dopravy prohlášena za zbytnou, přičemž následně bude postupováno dle kapitoly 4.14.

K problematice konkrétního případu budovy, která sice nebyla kolaudována jako stavba dráhy, nicméně fakticky bude sloužit provozovateli dráhy k naplňování jeho předmětu činnosti, platí následující relevantní ustanovení příslušných právních předpisů z oblasti drah:

Ze zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá, že hlavním předmětem činnosti Správy železnic je provozování železniční dopravní cesty (tj. celostátní a regionální dráhy ve vlastnictví státu) ve veřejném zájmu, a dále pak hospodaření s majetkem a podnikání, které s jejím hospodařením souvisí. Podle ustanovení § 2 zákona o dráhách jsou provozováním dráhy činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava. Zjednodušeně lze tedy konstatovat, že veškerá činnost Správy železnic je organizování drážní dopravy, nebo se alespoň organizování drážní dopravy nějakým způsobem dotýká či k němu směřuje, přičemž podle stavebního a technického řádu drah jsou budovy určené k organizování drážní dopravy součástí dráhy, a tudíž financovatelné ze SFDI. Není tedy rozhodná skutečnost, zda konkrétní budova má sama o sobě dopravní funkci na základě kolaudačního souhlasu, dopravní funkce je v tomto případě naplněna už jen tím, že Správa železnic v budově vykonává svůj předmět činnosti.

Ze vzájemného vztahu obou pojmů, tj. zařízení služeb a součástí drah, vyplývá určitý překryv obou kategorií, a to právě v místě železničních stanic. Nicméně tento překryv není absolutní, existují tak zařízení služeb, která jsou sice provozní součástí železniční stanice dle vyhlášky o obsahu a rozsahu služeb, ale nejsou přitom součástí dráhy, např. parkoviště pro autobusy, osobní automobily a jízdní kola. Stejně tak část budovy, určená k provozování dráhy, je sice součástí dráhy, ne však zařízením služeb - typicky dopravní kancelář.

Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů, umožňuje na základě svého ustanovení § 2 odst. 1 písm. b) použít prostředky, s nimiž Fond hospodaří, na výstavby nebo modernizace drah stejně jako na výstavby nebo modernizace zařízení služeb, mimo jiné.

5.3 Příjmy

5.3.1 Komerční příjmy

Pro stanovení cílových minimálních výnosů komerčních příjmů ve vztahu k zavedené kategorizaci železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180 bude aplikován vnitřní systém alokace komerčních výnosů na jednotlivé nádražní budovy a v rámci sběru dat bude v pětiletém horizontu vyhodnocen. Současný systém umožňuje alokovat prostřednictvím systému kontroly zakázek jednotlivé nájemní smlouvy a z ní plynoucí výnosy k budově. Pro aplikaci detailního vnitřního systému alokace komerčních výnosů je nutné významným způsobem rozšířit funkcionalitu systému SAP a též sjednotit úroveň datových informačních základů jednotlivých majetků (budov dříve spravovaných Správou železnic a budov koupených Správou železnic v rámci prodeje části závodu v roce 2016). Tento proces byl již v roce 2017 zahájen a po jeho dokončení dojde k významnému posunu úrovně ekonomického řízení celého portfolia nemovitostí. V rámci průběžného sledování a vyhodnocování dat budou stanoveny výše uvedené cílové výnosové parametry.

Tyto komerční výnosy budou po uzávěrce účetního roku vždy Ministerstvu dopravy a SFDI písemně sděleny. Zároveň budou tyto komerční výnosy v plné výši transparentně využity k materiální obnově spravovaného majetku.

Pro tuto Koncepti je komerčním příjmem i příjem z prodeje spravovaného majetku. Pokud bude prodej součástí plánované akce, bude zisk z prodeje buď vyčíslen samostatně a bude předmětem komerčních výnosů, anebo budou tímto ziskem poníženy náklady plánovaného ZP. Dále je komerčním příjmem i například pronájem pokladen, ploch a prostor dopravcům, pronájem dalšího majetku, jako zařízení služeb, apod.

5.3.2 Předpokládané komerční příjmy v letech

V rámci sestavy Střednědobého výhledu bude jako součást podkladů Správa železnic předkládat na SFDI i předpokládané objemy komerčních příjmů pro jednotlivé rozpočtované roky.

5.4 Činnosti zajišťované na nemovitostech osobních nádraží

Na nemovitostech osobních nádraží jsou zajišťovány následující činnosti:

- vybrané činnosti na zařízení služeb zajišťované Správa železnic: oprava a údržba pozemních staveb, zajišťující pravidelnou a včasnou péči o tyto stavby a zpomalující průběh fyzického opotřebení;
- činnosti vedoucí k zajištění provozní způsobilosti budov, např. údržba a revize zařízení a budov včetně inženýrských sítí, zajištění funkčního osvětlení, včetně informačních a zabezpečovacích systémů;
- zajištění oprav majetku po škodách a poškozeních, např. demolice, obnova zeleně a bezpečnostních prvků, řešení havarijních stavů, apod.
- rekonstrukce, modernizace, výstavba (včetně přípravy akcí a zajišťování investorskoinženýrské činnosti).

Z rozpočtu SFDI se hradí také provozování zařízení služeb:

- činnosti vedoucí k zajištění běžného užívání jako jsou úklidové práce, výmalba, informační tabule, aj.;
- zajištění přívodu vody, plynu, tepla nebo elektrické energie, odvodu splaškových vod (případně vlastního čištění odpadních vod) a odvozu odpadů (pokud tyto náklady nejsou pokryty platbami nájemců);
- zabezpečení činností spojených se zpracováním a evidencí zákonné a odborné dokumentace;
- zajištění služeb pro cestující, zaměstnance;
- obslužné činnosti (např. zajištění BOZP příslušných pracovníků, odborná školení, znalecké posudky, pasportizace svěřeného majetku, aj).

6 Obchodní činnost

Do portfolia nádražních budov patří jak stavby (budovy), které již nejsou potřebné pro činnosti zajišťované Správou železnic, avšak jejich zcizení by potencionálně mohlo přinést řadu těžko řešitelných problémů (např. zřízení ubytovny pro sociálně znevýhodněné osoby, byty atd.) tak také historické nemovitosti, které jsou z hlediska potřeb současné železnice naddimenzované, a které budou také využívány (pronajímány) i pro alternativní, s provozováním dráhy bezprostředně nesouvisející účely, ovšem v zájmu zachování funkcionality nádraží pro železniční potřeby. Za účelem zvýšení komfortu cestujících a případného zisku Správy železnic může být plánováno v lukrativních lokalitách vybudování nových prostor pro účely komerčního využití. Budování těchto prostor bude zohledňováno i v případě výstavby nových nádražních budov.

Cílem Správy železnic je v souladu s Dopravní politikou ČR vytvářet podmínky pro kvalitní poskytování služeb a vedle poskytování služeb a prostor cestujícím, také pronajímat bytové a nebytové prostory v nádražních budovách ke komerčnímu využití s důrazem na kvalitu a veřejnou prospěšnost poskytování služeb (mimo ekonomický přínos bude posuzován také přínos společenský a bezpečnostní).

Celkové vnitřní uspořádání nádražní budovy by mělo zohledňovat toky cestujících a vytvářet synergické funkce. Např. čekací prostory by měly navazovat na obchodní jednotky s gastronomickým zaměřením. Takovéto otevřené propojení prostor zajistí nejenom vyšší spokojenost cestujících, přehlednost a bezpečnost prostor, ale i jejich vyšší komerční atraktivitu.

Prostory pro účely komerčního využití musí být umístovány v hlavní koridorech cestujících v budově osobního nádraží a bezprostřední blízkosti (vyústění podchodů). Toky cestujících musí být u budov osobních nádraží schematicky vyznačeny v záměru projektu.

Tyto prostory však ve většině případů nebudou provozovány přímo organizací Správa železnic, avšak budou nabídnuty veřejnosti. Tato nabídka bude provedena transparentním způsobem, zpravidla formou veřejné soutěže dle Občanského zákoníku, a to při respektování práv a povinností vyplývajících z již uzavřených rámcových smluv mezi Správou železnic a tzv. „síťovými operátory“.

Snahou Správy železnic tak bude zajištění komfortu a maximalizace užitné hodnoty služeb poskytovaných cestující veřejnosti. Nově vznikající prostory budou proto obsazovány zejména službami uvedenými v matici služeb (viz kapitola 6.4). V případě příprav těchto prostor v rámci novostaveb nebo stávajících budov bude tato skutečnost vždy uvedena v záměru daného projektu a Ministerstvo dopravy bude na tuto skutečnost upozorněno. V rámci záměru projektu bude vždy prokázáno, že byla prověřena nabídka služeb využitelných cestující veřejností v bezprostřední blízkosti budovy a novou službou nabízenou po rekonstrukci, případně novostavbou tak nebude vytvořena přímá konkurence subjektům v blízkosti budovy. Tato skutečnost bude také prokázána prohlášením investora v ZP. Jedná se zejména o transparentní prokázání diverzifikace nabízených služeb a tím rozšíření portfolia služeb pro cestující veřejnost.

6.1 Rozdělení prostor nádražních budov

Správce prostor stanoví v nádražních budovách a železničních stanicích a zastávkách, které prostory v dané lokalitě mohou sloužit pro daný účel, a to na základě analýzy a posouzení základních parametrů.

Základní popis parametrů při určování účelu prostor

- I. **Potřeby a nároky provozovatele dráhy a zařízení služeb**
v rámci interního procesu jsou analyzovány potřeby provozovatele dráhy a zařízení služeb zvláště s ohledem na potřeby cestujících a pro umístění zaměstnanců a technologií;
- II. **Velikost a dispoziční uspořádání budovy**
zásadním parametrem při posuzování účelu využití jsou stavebně technické parametry budovy a její dispozice;
- III. **Význam železniční stanice nebo zastávky**
v rámci zohlednění kategorie železniční stanice a zastávky, významu železničního dopravního uzlu a s ohledem na zájmy cestujících jsou navrhovány možné prostory pro uspokojení potřeb dopravců ve vztahu k zabezpečení drážní osobní a nákladní dopravy a prostory pro provozovatele dodatkových komerčních služeb;
- IV. **Zájem externích subjektů**
v rámci návrhu účelu využití může být zohledněn na základě místních znalostí i zájem externích subjektů a cestující veřejnosti např. dopravců, organizačních složek státu, municipalit, ostatních komerčních i nekomerčních subjektů.

Služby, které mohou být poskytovány v jednotlivých osobních nádražích, jsou: základní, dodatkové a komerční.

V záměru projektu, který je předkládán Ministerstvu dopravy, bude vždy uveden popis těchto základních parametrů a v grafickém zpracování budovy bude zřetelné rozdělení ploch budovy dle jednotlivých účelů rozděleného prostoru a to včetně číselného vyznačení rozlohy plochy.

Dále bude v záměru projektu transparentně definován zájem externích subjektů. U toho zájmu bude transparentním způsobem definována nájemní/prodejní finanční částka. **Zároveň bude Správa železnic s vědomím řádného hospodáře sledovat zájem státu, zájem maximalizace zisku z těchto prostor, ale i minimalizaci provozních nákladů a zajištění údržby prostor, obecnou bezpečnost a základní cíle, pro které je Správa železnic zřízena, tj. provozování dráhy včetně zajištění služeb cestujících.** Tento zájem bude zřetelně popsán v záměru projektu, a to vždy s ohledem na důkladnou znalost místních poměrů dané nemovitosti a širší souvislosti jejího fungování.

V případě, že předmětem záměru projektu bude mimo jiné i zájem externích subjektů, organizačních složek státu, municipalit a ostatních nekomerčních subjektů bude postup přípravy a realizace toho záměru v následujících krocích:

1. Plocha bude transparentním způsobem nabídnuta veřejnému realitnímu trhu.
2. V případě nezájmu dle bodu 1 bude s nabídkou k využití ploch osloven ÚZSVM nebo přímo některé ze státních úřadů či institucí.
3. V případě nezájmu dle bodů 1 a 2 bude využití plochy nabídnuto municipalitám a ostatním nekomerčním subjektům. Cílem nabídky Správy železnic bude minimalizace variabilních nákladů vynakládaných z rozpočtu SFDI.

Předřazení bodu 2 a 3 před body 1 (a 2) je možné, avšak pouze na základě provedení zaprotokolované úvahy dokládající výhodnost preference takových nájemců nad komerčním pronájmem. Např. umístění služebny policie = zvýšení bezpečnosti; spolupráce s municipalitou v oblasti údržby veřejného prostranství ve správě Správy železnic, apod.

6.2 Základní vybavení

Základní vybavení představuje minimální garantovaný rozsah vybavenosti pro všechny kategorie železničních stanic a zastávek. Obecně se jedná zejména o minimální vybavení vymezené § 21 vyhlášky Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

Osobní nádraží musí být vybaveny:

- a) nástupišti,
- b) prostory pro cestující a jejich ochranu před povětrnostními vlivy,
- c) bezbariérovým přístupem na nástupiště, včetně hmatového nebo akustického vyznačení přístupu k vlakům pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- d) osvětlením prostor pro cestující.

6.3 Vybavení v režimu zařízení služeb

Rozsah služeb spadajících pod tento režim je stanoven vyhláškou č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb.

Provozními součástmi železniční stanice jsou

- a) informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů,
- b) orientační značky o přístupu k vlakům,
- c) čekárny pro cestující, úschovny zavazadel,
- d) hygienická zařízení pro cestující,
- e) parkoviště pro autobusy, osobní automobily a jízdní kola,
- f) prostory pro služby prodeje cestovních a rezervačních dokladů,
- g) prostory pro provozní zázemí těch zaměstnanců dopravců, kteří poskytují služby cestujícím v železniční stanici,
- h) další prostory pro služby jednotlivých dopravců,

- i) zdvihací plošiny nebo rampy na nástupišti a v železničních stanicích pro zajištění přístupnosti železniční dopravy pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace²⁾,
- j) místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí a
- k) kolejiště pro sestavování vlaků a posun drážních vozidel.

V železniční stanici nemusí být vždy provozovány všechny výše uvedené provozní součásti.

vysvětlivky:	Z – ZÁVAZNÉ	KATEGORIE STANICE				
	D – DOPORUČENÉ	A	B	C	D	E
informační systémy pro cestující	Elektronický informační systém	Z	Z	Z*	D*	
	Stálé vyvěšení platného JŘ	Z	Z	Z	Z	Z
	Akustický informační systém	D	D	D	D	D
orientační značky o přístupu k vlakům		Z	Z	Z	Z	Z
čekárny pro cestující	Vnitřní čekací prostory klimatizované	Z	Z	D*		
	Vnitřní čekací prostory temperované	Z	Z	Z	Z*/D	
	Čekárny Lounge	Z	D**			
úschovny zavazadel	Úschovna kol, případně s robotickým zakládáním	Z	D	D	D	D
	Uzamykatelné skříňky	Z	D	D		
hygienická zařízení pro cestující	Veřejné toalety (včetně přívodu pitné vody)	Z	Z	Z	Z*/D	
	Veřejné sprchy	D	D			
prostory pro služby prodeje cestovních a rezervačních dokladů,	Obchodní jednotka	D	D			
	Pokladní okénko	D	D	D	D*	
	Automat	D	D	D	D	D
další služby	Free wifi připojení	D	D	D		
	Informační centrum Správy železnic	D	D			
	Informační centrum IDS	D	D	D	D*	
	Turistické mapy a rozcestníky	D	D	D	D	D

* lokality s obratem nad 600 cestujících denně

** hlavní stanice krajských měst a stanice na síti Rychlých spojení

Provozování těchto služeb tedy není vyhláškou stanoveno povinně, nicméně vzhledem k tomu, že se většinou jedná o služby bezprostředně související s poskytováním přepravních služeb, je žádoucí, aby provozovatel stanice vyvinul maximální úsilí o vytvoření podmínek pro jejich provozování v co nejširším rozsahu, a to především ve stanicích kategorie A, B a C.

Vybavení v režimu zařízení služeb je vhodné stanovit na základě provedeného místního šetření s ohledem lokální podmínky. O provedení místního šetření bude proveden zápis, ze kterého budou

zřejmé důvody pro vybavení těmito službami. V případě, že bude předmětem projektu mimo jiné vybavení těmito službami, bude tento zápis přiložen do dokladové části záměru projektu. Zmíněné místní šetření bude provedeno jednorázově. Výběr těchto služeb se bude aktualizovat pouze v odůvodněných případech. Odůvodnění bude transparentní a bude podkladem pro ZP.

Vybavení pro cestující bude navrhováno v účelném rozsahu se zohledněním obratu ve stanici a předpokládaného budoucího vývoje v návaznosti na plánované a realizované investiční akce, předpoklad objednávky ze strany krajů a Ministerstva dopravy, obchodní plány dopravců v režimu volného přístupu na dopravní cestu.

Správa železnic (resp. investor) bude spolupracovat s Klubem českých turistů a strpí na majetku ve své správě umístění turistických map a rozcestníků a nebude za takové umístění požadovat po KČT finanční plnění.

Tyto služby mohou být cestujícím poskytovány za úhradu (např. poplatků za úschovu zavazadel apod.).

6.4 Komerční služby

Komerční služby tvoří nastavbu ekonomického systému železničních stanic. Jejich hlavním cílem je zlepšit prostředí pro cestující a nabídnout takové komerční (maloobchodní) služby, které cestujícím zpříjemní pobyt v železničních stanicích.

Zejména u novostaveb zahrnujících větší plochy komerčních služeb je nezbytné zdůvodnit rozsah komerčních ploch např. tržním průzkumem potvrzujícím jejich druh, rozsah a ekonomické parametry.

Komerční služby budou vyhledávány na základě místních znalostí a v souladu s níže uvedenou maticí služeb dle kategorií železničních stanic a zastávek:

vysvětlivky:		Z – ŽÁDOUCÍ	KATEGORIE STANICE				
		D – DOPORUČENÉ	A	B	C	D	E
gastronomie	Restaurace	Z	Z	D			
	Bistro, rychlé občerstvení	Z	Z	D	D		
	Pekárna	Z	Z	D			
	Kavárna	Z	Z	D	D		
prodejní automaty	Jídlo/potraviny	Z	D	D			
	Nápoje	Z	Z	Z	D		
	Tabák	Nežádoucí					
knihy / tisk	Knihkupectví	Z	Z	D			
	Tiskoviny	Z	Z	Z	D		
	Knihovna	D	D				
péče o tělo a zdraví	Lékař	D	D	D			
	Lékárna	Z	D				
	Drogerie	Z	D				

	Parfumerie	D				
potraviny	Prodejna potravin	Z	Z	D	D	
	Prodejna ovoce a zelenina	Z	Z	D	D	
	Lahůdky	Z	Z	D	D	
prodej zboží	Suvenýry	Z	D			
	Textil	D	D			
	Květinářství	Z	D			
	Potřeby pro chovatele	D				
služby	Kadeřnictví	Z	D	D		
	Masáže	D	D			
	Pedikúra/manikúra	D	D			
	Fitcentrum	D	D			
	Čistírna	D	D	D		
	Oprava bot	D	D	D		
	Výroba klíčů	Z	D	D		
	E-shop – výdej / robotické výdejní místo	Z	D	D		
	E-shop – box/balíkomat	D	D	D	D	D
	Pošta / přepravní služba	Z	D	D		
	Cestovní kancelář	D	D			
	Infocentrum	Z	D	D		
	Banka/ finanční služby	Z	D			
	Bankomat	Z	Z	Z		
	Směnárna	Z	D			
	Půjčovna aut /stanoviště pro car sharing	D	D	D	D	D
	Půjčovna kol / bike sharing	D	D	D	D	D
	Vývěska	D	D	D		
	Prodej a servis mobilu a IT	Z	D	D		
	Konferenční místnost	D				
Promo akce	D	D	D			
zábava	Dětský koutek	Z				
	Zábavní centrum	D				
	Casino / herny					Nežádoucí
ubytování	Hotely / penziony	D	D			
	Hostely	D	D			
pronájmy prostor	Krátkodobé pronájmy - office/coworking	D	D	D	D	D
	Dlouhodobé	D	D	D	D	D
	Školící místnosti krátkodobý pronájem	D	D	D	D	D
	Krátkodobý pronájem - pop up stores	D	D	D		

Žádoucí služby – jedná se o služby, pro které bude Správa železnic aktivně vyhledávat komerčního nájemce/provozovatele a nabízet k pronájmu prostory zejména v budovách osobních nádraží. SŽ vytváří pro tyto služby podmínky a v navazujících stupních přípravy na základě poptávky po obchodních příležitostech využití upřesňuje.

Doporučené služby – pro které nebude Správa železnic aktivně komerčního provozovatele vyhledávat, avšak na základě poptávky je může realizovat v rámci komerčních prostor zejména v budovách osobních nádraží. Nájemce/provozovatel služeb bude určen zejména formou veřejné soutěže.

6.5 Základní princip a postup při využívání nebytových prostor

V nádražních budovách v železničních stanicích a zastávkách jsou stanoveny v rámci principu využívání nebytových prostor tyto priority uživatelů (seřazeno dle pořadí důležitosti):

Základní popis priorit pro využívání nebytových prostor

- I. **provozovatel** železniční dopravní cesty a zařízení služeb;
- II. **dopravce** osobní nebo nákladní drážní dopravy (pouze prostory související se zařízením služeb dle vyhlášky 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb);
- III. **provozovatel dodatkových komerčních služeb** poskytovaných cestující veřejnosti;
- IV. **veřejnost**;
- V. **složky státu** (kancelářské či ostatní plochy), a to k pronájmu v gesci ÚZSVM nebo k pronájmu municipalitám.
- VI. **kraje, obce a NNO**

Prioritně je tedy majetek spravovaný Správou železnic využíván (interně či externě) pro potřeby vlastní, tedy v rámci provozování železniční dopravní cesty a zařízení služeb. Správa železnic definuje (objektivizuje) svou potřebu na užitnou podlahovou plochu a svůj požadavek optimalizuje s ohledem na užitné plochy budovy. Toto doloží výpočtem v příloze L.

Pokud jsou tyto vlastní potřeby Správou železnic pokryty, je možnost využití volných a nevyužívaných prostor prověřována dále hierarchicky viz podrobný popis v následujících podkapitolách.

U všech zmiňovaných prostor bude rovněž možné využít postupu s tzv. „balíčkovým“ přístupem, tj. tam kde to bude možné a ekonomicky efektivní mohou být nebytové prostory nabízeny v balíčcích, které budou obsahovat jak ekonomicky lukrativní lokality, tak také lokality, které nepřinášejí

ekonomický zisk, avšak je vhodné v uvažované lokalitě nabídnout cestující veřejnosti požadované služby, týkající se cestovního komfortu.

6.5.1 Dopravcem provozujícím osobní nebo nákladní drážní dopravu

Lze prostory využít pro provozní součásti zařízení služeb dle vyhlášky č. 76/2017 Sb. Způsob zpoplatnění těchto prostor určuje Cenový výměr Ministerstva financí ČR.

6.5.2 Provozovatelem dodatkových komerčních služeb poskytovaných cestujícím

Zpravidla jde o komerční spolupráci v dočasném užívání majetku státu, se kterým hospodaří Správa železnic. Postupy pro nájem majetku, ověření možnosti účelu využití, stanovení výše nájmu, výběr nájemce atd. upravuje vnitřní legislativa Správy železnic, která vychází z následujících principů:

6.5.2.1 Výše nájemného

U nájemních smluv se bude sjednávat nájemné minimálně ve výši odpovídající nájemnému v místě a čase obvyklému (obvyklé ceny). Za obvyklé ceny se považují ceny stanovené šetřením nebo srovnáním zejména podle realitních serverů, příp. srovnáním s jiným subjektem uskutečňujícím též pronajímání majetku, a to v daný okamžik nabídky nemovitosti k nájmu. Nájemné se též stanovuje jako maximální výše nabídnutého nájemného dosaženého ve veřejné soutěži s daným účelem nájmu. Tato skutečnost bude vždy doložena v ZP.

6.5.2.2 Výběr nájemce

Výběr nájemce bude prováděn zpravidla formou veřejné soutěže dle Občanského zákoníku; je nutné dbát a postupovat způsobem transparentním a nediskriminačním, zaručujícím rovné zacházení všem zájemcům, což nevylučuje oprávnění Správy železnic stanovit přesné podmínky nájmu (např. druh požadované služby poskytované cestujícím nebo stanovit několikakolový výběr).

Hlavními kritérii výběru bude nejvyšší nabídnutá cena za nájem, relevantní zkušenost a solventnost zájemců (doložena čestným prohlášením účastníka veřejné soutěže a dle potřeby prověřena v Centrálním registru dlužníků ČR), přičemž nabídková cena nájmu je cenou obvyklou v místě a čase. Nabídka se bude zveřejňovat na webovém portále Správy železnic po dobu minimálně 14 dnů, dále dle výše ceny nájmu na veřejných vývěskách, popř. na veřejných webových realitních portálech.

6.5.2.3 Doba nájmu

Nájemní smlouva se bude optimálně uzavírat na dobu neurčitou s výpovědní lhůtou, ne delší než 6 měsíců, případně na dobu určitou v trvání ne delším než 5 let (výjimkou jsou prvotřídní nájemci: obvykle velcí celorepublikoví nebo celoevropští hráči v dané nemovitostní funkci). Problematika doby nájmu je upravena v ustanoveních Občanského zákoníku.

Je však nutné, v případě že nájemce provedl zhodnocení objektu, aby ve smlouvě byly nastaveny podmínky vypořádání technického zhodnocení. Pokud nájemce investuje prostředky do dobudování prostoru – tyto náklady je pronajímatel povinen nájemci uhradit v rozsahu, v jakém odsouhlasil technické zhodnocení nebo i když jej neodsouhlasil, ale prokazatelně o něm věděl.

Standardní způsob vyrovnání je tzv. věcným plněním nájemného, při kterém se zvýší standardní nájemné o výdaje nájemce na technické zhodnocení, toto zvýšené nájemné je pak uhrazeno vzájemným započítáním pohledávek, pokud není technické zhodnocení v zájmu pronajímatele. Technickým zhodnocením nemůže být vybavení prostoru nábytkem, ale vždy neoddělitelné zásahy do objektu (např. dobudování elektroinstalace). V případě rozsáhlejšího technického zhodnocení je vhodné jeho rozsah stanovit už v nájemní smlouvě (nebo ve smlouvě budoucí).

6.5.3 Veřejností

Jedná se zpravidla o komerční využití, nesouvisející s poskytováním služeb cestujícím, dopravcům, provozovateli železniční dopravní cesty a zařízení služeb.

6.5.4 Složkami státu

V případě, že se nepodařilo nevyužité kancelářské nebo ostatní volné prostory obsadit vlastní kapacitou či komerčním nájemcem a vzhledem k veřejnému zájmu a přínosům může být nájemné nižší než nájemné v místě a čase obvyklé, stanovené ve výši nákladového nájemného na základě průměrných provozních nákladů na m². Finanční spolupodílení se na amortizaci budovy bude do nájemného připočítáváno individuálně podle společných zařízení a prvků budovy. Ekonomická bilance nemovitosti nemusí vycházet v dlouhodobém plánu kladně (započtení zisku), nicméně vždy musí být v tomto případě alespoň vyrovnanou.

Dlouhodobá nevyužitelnost prostor v nádražních budovách bude ověřena tak, že nabídka bude zveřejněna na webových stránkách Správy železnic a na veřejném realitním webovém portále nebo veřejné realitní vývěsce dvakrát po dobu 14 dnů s informací o budoucím stavu s tím, že celý proces bude zachycen ve spisu obchodního případu. Tato činnost a spolupráce naplňuje veřejný zájem, neboť zde vznikají přímé i nepřímé ekonomické benefity a přínosy navazující na úspory rozpočtovaných finančních prostředků státu.

6.5.5 Kraji, obcemi a NNO

V případě, že bude prokázáno a doloženo, že o komerční využití prostor nebo o využití ze strany složek státu není zájem, nebo v případě, že Správa železnic provede analýzu prokazující ekonomickou výhodnost takového postupu, je možné navázat spolupráci s územně samosprávnými celky, příspěvkovými organizacemi, obecně prospěšnými společnostmi (zřízenými uvedenými subjekty), neziskovými organizacemi a nabídnout tyto prostory k využití pro nekomerční, nepodnikatelské účely.

Vzhledem k veřejnému zájmu a přínosům může být nájemné nižší než nájemné v místě a čase obvyklé, ale současně musí pokrýt náklady na služby a energie, které jsou poskytovány v návaznosti na užívání nebytových prostor a výše nájemného musí být stanovena ve výši nákladového nájemného stanoveného na základě průměrných provozních nákladů na m². Finanční spolupodílení se na amortizaci budovy bude do nájemného připočítávána individuálně podle společných zařízení a prvků budovy.

V případě, že bude prokázáno a doloženo, že o komerční využití prostor nebo o využití ze strany složek státu není zájem, nebo v případě, že Správa železnic provede analýzu prokazující výhodnost

takového postupu, mohou být tyto prostory nabídnuty veřejnosti, pro nekomerční, nepodnikatelské účely.

6.6 Základní principy a postup při využívání bytového fondu

Postupy pro nájem bytů, stanovení výše nájmu, výběr nájemce atd. upravuje vnitřní legislativa Správy železnic, která vychází z následujících principů:

6.6.1 Výše nájemného

U nájemních smluv se bude sjednávat nájemné minimálně ve výši odpovídající nájemnému v místě a čase obvyklému (obvyklé ceny). Za obvyklé ceny se považují ceny stanovené šetřením nebo srovnáním zejména podle realitních serverů, srovnáním s jiným subjektem uskutečňujícím též pronajímání majetku nebo lze pro srovnání obvyklé ceny čerpat z vlastního portfolia bytového fondu, a to v daný okamžik nabídky nemovitosti k nájmu. Nájemné se též stanovuje jako maximální výše nabídnutého nájemného dosaženého ve veřejné soutěži. Výsledné nájemné zohledňuje vhodným způsobem současně úroveň vybavení a celkový stav bytu např. dle zkušenosti z jiných podobných případů.

6.6.2 Výběr nájemce

Prioritně bude byt poskytován zaměstnancům, popř. potenciálním zaměstnancům jako pobídka poskytovaná Správou železnic. V případě nezájmu ze strany zaměstnanců, popř. potenciálních zaměstnanců bude výběr nájemce prováděn zpravidla formou veřejné soutěže dle Občanského zákoníku. Vždy je nutné dbát a postupovat způsobem transparentním a nediskriminačním, zaručujícím rovné zacházení všem zájemcům.

Hlavními kritérii výběru bude nejvyšší nabídnutá cena za nájem a solventnost zájemců (doložena čestným prohlášením zájemce a dle potřeby prověřena v Centrálním registru dlužníků ČR), přičemž nabídková cena nájmu je cenou obvyklou v místě a čase. Nabídka se bude zveřejňovat na webovém portále Správy železnic po dobu minimálně 14 dnů, popř. na veřejných vývěskách a veřejných webových realitních portálech.

6.6.3 Doba nájmu

Nájemní smlouva se bude uzavírat na dobu určitou maximálně jeden rok, u opodstatněných, zejména ekonomicky výhodných případů, na dobu určitou až 3 roky.

7 Umístování reklam a reklamních ploch, označení provozoven

Správa železnic již udělala významné kroky pro zlepšení technického stavu železnic a pohodlí cestujících na nádražích. Jejich nedílnou součástí vždy byly také obchody a reklama, které rovněž ovlivňují pohodlí cestujících. Umístování reklam a reklamních ploch, označení provozoven se nově řídí dokumentem SŽ „Manuál pro kultivovaná nádraží“.

Cílem manuálu je kultivovat vizuální komunikaci a prezentaci provozoven z hlediska přehlednosti a s respektem k unikátní architektuře nádražních budov. V dokumentu je stanoven systém umístování reklam a jejich technické řešení. Jde o označování provozoven a samostatné nosiče nezávislé na místě prodeje (outdoorovou reklamu). Cílem manuálu je kultivovat vizuální komunikaci a prezentaci provozoven z hlediska přehlednosti a s respektem k unikátní architektuře nádražních budov.

Seznam použitých podkladů a literatury

1. BÍLÁ KNIHA - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (KOM(2011) 144 v konečném znění)
2. ČSN EN ISO 50001 Systémy managementu hospodaření s energií – požadavky s návodem k použití
3. Dopravní politika ČR
4. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020
5. Státní energetická koncepce
6. Národní akční plán čisté mobility
7. Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050 (KOM(2011) 112 v konečném znění)
8. Smlouva o finančním zajištění železniční dopravní cesty z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury
9. UIC CODE 180 – Classification of Rail Passenger Stations
10. V-1/2012 Směrnice pro rozpis globálních položek na přípravu staveb
11. V-2/2012 Směrnice upravující postupy MD, investorských organizací a SFDI v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu
12. Vyhláška 76/2017 Sb. o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb
13. Vyhláška 173/1995 Sb. kterou se vydává dopravní řád drah
14. Zákon č. 320/2001 Sb. o finanční kontrole
15. Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách
16. Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby,
17. 28. Směrnice č. 34/2012/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru...
18. Provděcí nařízení Komise 2177/2017 o přístupu k zařízení služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou