

KONCEPCE PŘI NAKLÁDÁNÍ S NEMOVITOSTMI OSOBNÍCH NÁDRAŽÍ

Zpracovatel:

Ministerstvo dopravy
Správa železniční dopravní cesty s. o.
Státní fond dopravní infrastruktury

Obsah

1	Vize osobních nádraží	7
2	Návaznost na schválené koncepce	8
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 SŽDC	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	Opotřebení 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)	18
4.5.3	Prevence vyloučení či omezení služeb (III)	18
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)	19
4.7	Analýza nádražních budov	21
4.8	Pravidelný monitoring a termíny sestavování plánu stavebních počínů	22
4.9	Příprava podkladů pro zahájení přípravy	22
4.10	Investiční projekty nemovitostí	23
4.10.1	Novostavby	24
4.10.2	Architektonické soutěže	24
4.10.3	Rozvoj parkovacích ploch v přednádraží	25
4.10.3.1	Vyčíslení potřebného počtu parkovacích stání	25
4.10.3.2	Parkovací stání pro osobní automobily typu K+R	26
4.10.3.3	Parkovací plochy pro vozidla nehromadné veřejné dopravy	26
4.10.3.4	Parkovací stání pro osobní automobily typu P+R / P+Rail	26
4.10.3.5	Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené	29
4.10.3.6	Motocyklové parkovací stání	29
4.10.3.7	Cyklistické parkovací stání	30
4.10.3.8	Zpoplatnění a vybavení parkovišť	31
4.11	Neinvestiční projekty - Opravy nemovitostí, údržba	32
4.12	Plánování oprav a rekonstrukcí	32
4.13	Stavební připravenost nemovitostí	32

4.13.1	Využití spojené s provozováním dráhy	33
4.13.2	Využití spojené s provozováním drážní dopravy	33
4.13.3	Komerční plochy bez vazby na provozování drážní dopravy	34
4.13.4	Byty	35
4.14	Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi	36
4.15	Pravidla pro tvorbu, předkládání a schvalování záměrů projektů	36
4.15.1	Hodnocení ekonomické efektivity projektu	37
4.15.2	Nedovolená veřejná podpora	37
5	Financování majetku	39
5.1	Zdroje	39
5.2	Zařízení služeb a součásti dráhy	39
5.3	Předpokládané finanční objemy (správa a opravy, investice, příprava) v letech 2019 - 2023	41
5.4	Příjmy	41
5.4.1	Způsob zpoplatnění provozovatele dráhy dopravci za přístup cestujících k dráze	41
5.4.2	Komerční příjmy	42
5.4.3	Předpokládané komerční příjmy v letech 2019 – 2023	42
5.5	Činnosti zajišťované na nemovitostech osobních nádraží	42
6	Obchodní činnost	44
6.1	Rozdělení prostor nádražních budov	44
6.2	Základní vybavení	46
6.3	Vybavení v režimu zařízení služeb	46
6.4	Komerční služby	47
6.5	Základní princip a postup při využívání nebytových prostor	49
6.5.1	Dopravcem provozujícím osobní nebo nákladní drážní dopravu	49
6.5.2	Provozovatelem dodatkových komerčních služeb poskytovaných cestujícím	50
6.5.2.1	Výše nájemného	50
6.5.2.2	Výběr nájemce	50
6.5.2.3	Doba nájmu	50
6.5.3	Veřejností	51
6.5.4	Složkami státu	51
6.5.5	Kraji, obcemi a NNO	51
6.6	Základní principy a postup při využívání bytového fondu	52
7	Další postup a dlouhodobé záměry SŽDC	53
7.1	Management údržby budov (principy Asset managementu) a determinace priorit	53
7.2	Systém managementu hospodaření s energií	53
7.3	Manuál „Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR	54
7.4	Dokončení převodu správy osobních nádraží z dopravce ČD, a.s. na SŽDC	55
7.5	Zajišťování parkovacích ploch a souvisejících služeb v areálech osobních nádraží	55
8	Závěr	57
	Seznam použitých podkladů a literatury	58

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
EnMS	Systém managementu hospodaření s energií
EU	Evropská unie
MD	Ministerstvo dopravy
IROP	Integrovaný regionální operační program
MKA	Multikriteriální analýza
K+R	Parkoviště typu „Kiss and Ride“ – místa pro krátké zastavení/vyčkávání osobních vozidel
OJ	Organizační jednotka
ON	Osobní nádraží
OPD	Operační program Doprava
OPŽP	Operační program Životní prostředí
PRRON	Program rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží
P+R	Parkoviště typu „Park and Ride“ – záchytná parkoviště
ŘP	Řízení provozu
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
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 dopravních 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 výpravní 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 počin	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 nevylučují 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 SŽDC s výjimkou samostatných objektů (samostatné technologické objekty, garáže pro MUV, dílny apod.) sloužících výhradně potřebám provozovatele dráhy. Nastavené postupy jsou pro SŽDC 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 2014 - 2020“, který byl schválen na jednání vlády ČR dne 12. 6. 2013 usnesením č. 449.

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.

Budovy osobních nádraží jsou však v průměru ve velmi špatném stavebním a provozním stavu a z hlediska potřeb současné železnice jsou navíc mnohdy značně naddimenzované. Naplnění vizí dle této kapitoly tak znamená při nezbytné rozsáhlé stavební činnosti zvýšení rozsahu a především kvality služeb osobních nádraží pro cestující i dopravce. V zájmu sestavování časového harmonogramu postupné stavební obnovy dle priorit a rovněž z důvodu objektivizace úrovně vybavenosti jednotlivých nádražních budov bylo rozhodnuto přistupovat k souboru železničních stanic a zastávek diferencovaně podle jejich významu s následným uplatněním dalších parametrů pro rozhodování.

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 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050

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

⁵ Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020 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 Návaznost na schválené koncepce

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 pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, schválená Usnesením Vlády České republiky č. 449 ze dne 12. června 2013 (dále jen „Dopravní politika“)³⁾

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.

Koncepce je v souladu s níže uvedenými opatřeními Dopravní politiky:

Priorita 4.1.6 Vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu

Opatření: Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby rozvoje cestovního ruchu (infrastruktura silniční, železniční, letecká, vodní a nemotorové dopravy).

Priorita 4.2.4 Funkční systém osobní dopravy

Opatření: Budovat systémy parkovišť P+R, B+R a K+R, a to zejména u železničních stanic s intervalovou dopravou na předměstích měst (nejen až u systémů MHD na okrajích měst).

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.

Koncepce je v souladu s níže uvedenými cíli:

Kapitola 5.5 Doprava

Hlavní cíl: E. 5. Rozvíjet infrastrukturu pro ekologičtější dopravní prostředky a telematické systémy řízení dopravy směřujících k automatizaci a optimalizaci dopravy. Je nutno na oblast dopravy nahlížet komplexně se zahrnutím všech alternativ.

Kapitola 5.6 Energetická účinnost

Fd. Energetická náročnost budov

Fd.1. V oblasti budov je hlavním cílem přejít od roku 2020 k nízkoenergetickému standardu nových budov, resp. k výstavbě budov s téměř nulovou spotřebou energie.

Fd.2. Při stavbě nových a rekonstrukci stávajících budov dbát na striktní plnění požadavků na jejich energetickou náročnost dle platné legislativy (nákladově efektivní způsob) a na veřejných budovách realizovat vzorové příklady.

Fd.3. Ekonomicky efektivním způsobem využívat technologie zateplování a úpravy vnitřního prostředí s rekuperací energie u existujících budov při respektování památkové ochrany.

Fd.4. Zvýšit informovanost o energetické spotřebě budov prostřednictvím průkazu energetické náročnosti budov.

c) Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020, schválená Usnesením Vlády České republiky č. 382 ze dne 22. května 2013 (dále jen „Cyklostrategie“)⁴⁾

Cyklostrategie je národním strategickým dokumentem, navazujícím na Dopravní politiku, která se na tento dokument odkazuje v kapitolách 4.2.4, 4.2.5, 4.4.2.6 a 5.3.9. Hlavním garantem realizace Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy (oblast cyklodopravy), dílčím garantem je Ministerstvo pro místní rozvoj (cykloturistika).

Koncepce je v souladu s níže uvedenými cíli a opatřeními Cyklostrategie:

Cíl 1.1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury

Opatření: 2. Rekonstrukce a novostavba – Realizace opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, cyklistické stezky, lávky, podjezdy) v rámci novostaveb a rekonstrukcí státních a krajských komunikací a v rámci železničních staveb (spolupráce od zadání projektové dokumentace).

Opatření: 3. Intermodalita – Realizace opatření, která pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti jak denního dojíždění do práce a do škol, tak i cykloturistiky, aby byla zajištěna:

- přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systému Bike & Ride na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a veřejné městské dopravy;
- výstavba cykloparkovišť a úschoven jízdních kol v rámci budování dopravních terminálů;
- možnost přepravy kol v prostředcích veřejné dopravy (zejména železnice, cyklobusy);
- podpora systému veřejných půjčoven jízdních kol.

d) Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2015 – 2020 s výhledem do roku 2030, schválená Usnesením Vlády České republiky č. 467 ze dne 15. června 2015 (dále jen „Koncepce veřejné dopravy“)

Koncepce veřejné dopravy je výchozím strategickým dokumentem resortu dopravy pro oblast veřejné dopravy, navazujícím na Dopravní politiku, která se na tento dokument odkazuje v kapitolách 4.2.4, 4.2.5, 4.3.5 a 5.3.2.

Koncepce je v souladu s níže uvedenými cíli a opatřeními Koncepce veřejné dopravy:

Specifický cíl VI/1: Zpoplatnění osobní dopravy

Opatření VI/1.1: Při změnách cen za infrastrukturu důsledně analyzovat možnosti řešení, při kterých bude dbáno na vyrovnaní pro objednatele veřejných služeb.

Specifický cíl VI/2: Vztah mezi údržbou, modernizací a objednávkou

Opatření VI/2.1: Kvalitněji provázat plánování dopravní obslužnosti a plánování rozvoje dopravní infrastruktury, při tom brát v úvahu dopravní plány krajů a státu, zejména jejich nejvyšší priority.

Koncepce je v souladu s níže uvedenými právními předpisy:

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

- § 17b odst. 1 Podnik je povinen využívat majetek podniku účelně, hospodárně a efektivně k jeho podnikání. Podnik s majetkem hospodaří a nakládá tak, aby svým jednáním majetek nepoškozoval a neodůvodněně nesnižoval jeho rozsah a hodnotu anebo výnos z tohoto majetku,
- § 17b odst. 2 Podnik pečuje o zachování majetku a jeho údržbu, a pokud to připouští jeho povaha, i o jeho zlepšení nebo rozmnožení. Chrání jej před poškozením, zničením, ztrátou, odcizením nebo zneužitím.

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 Pro účely tohoto zákona se rozumí dle písmena m): *hospodárností* takové použití veřejných prostředků k zajištění stanovených úkolů s co nejnižším vynaložením těchto prostředků, a to při dodržení odpovídající kvality plněných úkolů,
- § 2 Pro účely tohoto zákona se rozumí dle písmena n): *efektivností* takové použití veřejných prostředků, kterým se dosáhne nejvýše možného rozsahu, kvality a přínosu plněných úkolů ve srovnání s objemem prostředků vynaložených na jejich plnění,
- § 2 Pro účely tohoto zákona se rozumí dle písmena o): *účelností* takové použití veřejných prostředků, které zajistí optimální míru dosažení cílů při plnění stanovených úkolů.

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

- § 20 ukládá mimo jiné vlastníkovu dráhy zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost. Součástí dráhy jsou dle tohoto zákona i některé nemovitosti.

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

- § 7 odst. 1 v případě výstavby nové budovy je stavebník povinen plnit požadavky na energetickou náročnost budovy podle prováděcího právního předpisu a při podání žádosti o stavební povolení, žádosti o společné povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, žádosti o změnu stavby před jejím dokončením s dopadem na její energetickou náročnost nebo ohlášení stavby to doložit průkazem energetické náročnosti budovy, který obsahuje hodnocení
 - a) splnění požadavků na energetickou náročnost budovy na nákladově optimální úrovni od 1. ledna 2013,

- b) splnění požadavků na energetickou náročnost budovy s téměř nulovou spotřebou energie, a to v případě budovy, jejímž vlastníkem a uživatelem bude orgán veřejné moci nebo subjekt zřízený orgánem veřejné moci (dále jen „orgán veřejné moci“) a jejíž celková energeticky vztažná plocha bude
 1. větší než 1 500 m², a to od 1. ledna 2016,
 2. větší než 350 m², a to od 1. ledna 2017,
 3. menší než 350 m², a to od 1. ledna 2018,
 - c) splnění požadavků na energetickou náročnost budovy s téměř nulovou spotřebou energie, a to v případě budovy s celkovou energeticky vztažnou plochou větší než 1 500 m² od 1. ledna 2018, v případě budovy s celkovou energeticky vztažnou plochou větší než 350 m² od 1. ledna 2019 a v případě budovy s celkovou energeticky vztažnou plochou menší než 350 m² od 1. ledna 2020,
 - d) posouzení technické, ekonomické a ekologické proveditelnosti místního systému dodávky energie využívajícího energii z obnovitelných zdrojů, kombinované výroby elektřiny a tepla, soustavy zásobování tepelnou energií a tepelného čerpadla (dále jen „alternativní systém dodávek energie“).
- § 7 odst. 2 v případě větší změny dokončené budovy jsou stavebník, vlastník budovy nebo společenství vlastníků jednotek povinni plnit požadavky na energetickou náročnost budovy podle prováděcího právního předpisu a stavebník je povinen při podání žádosti o stavební povolení, žádosti o společné povolení, kterým se stavba umísťuje a povoluje, žádosti o změnu stavby před jejím dokončením s dopadem na její energetickou náročnost nebo ohlášení stavby, anebo vlastník budovy nebo společenství vlastníků jednotek jsou povinni před zahájením větší změny dokončené budovy, v případě, kdy tato změna nepodléhá stavebnímu povolení či ohlášení, doložit průkazem energetické náročnosti budovy
 - a) splnění požadavků na energetickou náročnost budovy na nákladově optimální úrovni pro budovu nebo pro měněné stavební prvky obálky budovy a měněné technické systémy podle prováděcího právního předpisu,
 - b) posouzení technické, ekonomické a ekologické proveditelnosti alternativních systémů dodávek energie podle prováděcího právního předpisu,
 - c) stanovení doporučených opatření pro snížení energetické náročnosti budovy podle prováděcího právního předpisu.
 - §7a odst. 1 Stavebník, vlastník budovy nebo společenství vlastníků jednotek je povinen
 - a) opatřit si průkaz energetické náročnosti při výstavbě nových budov nebo při větších změnách dokončených budov,

Dle §2, odst. 1, písmeno **s)** je **větší změnou dokončené budovy** změna dokončené budovy na více než 25 % celkové plochy obálky budovy, pro účely této koncepce bude za větší změnu dokončené budovy též považováno zlepšení stávajícího opotřebení objektu stanoveného hodnotou o 50% (tj. slovně hodnoceného jako špatný stav, velmi špatný stav, nebo havarijní stav, a to ještě před zahájením první etapy stavebního počínu).

3 Kategorizace železničních stanic a zastávek

Cílem kategorizace železničních stanic a zastávek je objektivní členění dle jejich významu, avšak bez ohledu na jejich aktuální stavební a provozní stav. 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.

Kategorizace též nezohledňuje aktuální stavební ani provozní stav nádražní budovy.

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

Nejdůležitější je 1. parametr $k(A)$, který má váhu 30%. Nejmenší váhu 10% má parametr $k(P)$. Ostatní parametry $k(T)$, $k(S)$ a $k(I)$ jsou zohledněny váhou 20%.

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

Kategorizace železničních stanic a zastávek je vydávána SŽDC transparentní formou, která tak odpovídá za plnění níže stanoveného termínu a dalších požadavků na kategorizaci kladených. Součástí kategorizace je seznam provozovaných železničních stanic a zastávek s uvedením aktuální kategorie, celkovým ohodnocením a průměrným počtem cestujících za den. Aktualizace kategorií bude probíhat ročně k 15. 4. kalendářního roku.

Výpočet kategorizace je prováděn pro všechny provozované železniční stanice a zastávky, ve kterých je uskutečňován nástup a výstup cestujících. Pro rok 2019 je výsledkem 1 stanice kategorie A, 15 stanic kategorie B, 161 stanic a zastávek kategorie C, 594 stanic a zastávek kategorie D a 1807 stanic a zastávek kategorie E.

Kategorizace vychází z veřejně přístupného dokumentu UIC CODE 180, aplikace pro ČR ve formě Směrnice SŽDC č. 122, včetně přílohy, je veřejně dostupným dokumentem, uveřejněným na webových stránkách SŽDC.

3.1 Evidence parkovacích možností a podnětů

Vytváření dostatečného počtu oficiálních parkovacích stání v rámci železničních stanic a zastávek, respektive vytváření vazeb osobní železniční dopravy na individuální automobilovou dopravu a nemotorovou dopravu je podstatným předpokladem k naplnění záměru z první kapitoly, a to zvýšení konkurenceschopnosti a atraktivity osobní železniční dopravy.

SŽDC povede evidenci parkovacích možností a podnětů, v rámci železničních stanic a zastávek, sloužících cestující 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 důvěryhodným 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 SŽDC.

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, která se tato specifika snaží postihnout a stanoví tomu odpovídající organizační a řídicí postupy. Hlavní snahou těchto opatření je naplňování cílů Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020, 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.

Veškeré stavební počiny jsou realizovány výhradně na majetku, jehož správou je SŽDC pověřena.

Cílem všech stavebních počínů v lokalitách osobních nádraží je vždy a v prvé 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 MD V-2/2012) navrhopvat 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 SŽDC 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 SŽDC 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

SŽDC 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 směrnici MD 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 SŽDC

Ke zkvalitnění prostředí a kultury pobytu cestujících v železničních stanicích byl zaveden interní systém využívající webové aplikace „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.

S užíváním aplikace a zasíláním podnětů byli seznámeni všichni zaměstnanci SŽDC, kteří mají přístup k PC. Zjištěné podněty budou odpovědnými pracovníky SŽDC transparentně vyhodnoceny, a to v souladu s touto koncepcí. Těmito pracovníky bude provedeno zhodnocení podnětu 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 SŽDC komunikovat buď pomocí univerzálního kontaktního formuláře na webových stránkách SŽDC, který je určen k sdělování podnětů a stížností, mailem nebo telefonem na čísla uvedená v kontaktech. Podnětům budou přiřazeny transparentní priority a následně chronologicky seřazeny tak, aby správce, popř. SŽDC, mohl tyto podněty začít případně realizovat.

4.1.3 Synergie dopravců a objednavatelů dopravy

Nezanedbatelnou roli v prostředí drážní dopravy mají také jednotliví dopravci a objednavatelé dopravy. SŽDC 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 SŽDC 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 koncepci 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 ZP, budou řešeny tak, aby v horizontu desíti 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, 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 blíží 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 PRON, 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 SŽDC. 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) vyjdou potřebné konkrétní termíny stavebních počínů.

Jelikož je proces posouzení veden transparentním způsobem, bude výsledkem tohoto posouzení seznam budov (lokalit osobních nádraží), který bude seřazen 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 a budou zohledněny následující priority uvedené níže. Seznamem se pro účely této koncepce myslí PRON. Za vypracování PRON je vždy odpovědná SŽDC a po jeho vypracování bude tento seznam předložen věcně příslušnému odboru Ministerstva dopravy a SFDI k odsouhlasení.

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 transparentní 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 PRON.

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 je žádoucí a výhodná 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 SŽDC 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 dopravy 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** (ná vaznost 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 SŽDC, je sestavován na základě podkladů a návrhů správců. Po interním projednání v rámci SŽDC bude PRRON předložen věcně příslušnému odboru Ministerstva dopravy k posouzení. V případě, že s ním bude tento odbor souhlasit, bude předložen ve smyslu směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2012 Centrální komisi. PRRON bude průběžně aktualizován, a to minimálně v roční periodě. Roční perioda se bude odvíjet od termínu sestavování rozpočtu SFDI, kdy PRRON bude předložen Ministerstvu dopravy minimálně jeden kalendářní měsíc před tímto mezníkem, tj. k 15. 4. kalendářního roku.

Účelem PRRON je systematické a transparentní plánování stavebních počínů realizovaných na nádražních budovách, koordinace realizace s navazujícími stavbami (související stavby SŽDC, 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. Finanční čerpání v jednotlivých letech bude přizpůsobováno schválenému rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. V rámci zajištění provozuschopnosti nádražních budov uvedený postup nevylučuje v odůvodněných případech provedení dílčích stavebních zásahů. Pokud tyto dílčí stavební zásahy budou předcházet v horizontu 3 let investiční akci, budou finanční náklady, případně přínosy, dílčích stavebních zásahů též započítány v ekonomickém hodnocení investiční akce.

Všechny uvedené priority jsou vyhodnocovány **transparentně**, vždy nad souborem osobních nádraží. Uplatnění a zdůvodnění základních priorit i zohlednění dalších hledisek je vždy zdokumentováno, či popsáno v záměru projektu a slouží jako podklad pro rozhodování o zahájení investiční přípravy.

Výsledkem transparentního posouzení a vyhodnocení stavebních počínů bude PRRON, který bude vždy obsahovat soupis všech lokalit osobních nádraží s nádražními budovami ve správě SŽDC, kterých se týká tato koncepce, dle stanovené kategorizace v kapitole Kategorizace železničních stanic a zastávek a se zhodnocením všech ovlivňujících faktorů. PRRON bude předkládán včetně transparentního chronologicky seřazeného seznamu jednotlivých stavebních počínů nádražních budov, podle výsledného indexu hodnocení, jehož transparentní výpočet je stanoven v kapitole 4.7, a který bude pro SŽDC ukazatelem nutnosti provedení adekvátního stavebního zásahu. Ve střednědobém plánu stavebních počínů SŽDC bude 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 k výše uvedenému bude tudíž předpokládaný termín realizace pouze informativního charakteru. Za vypracování PRRON je odpovědná SŽDC. Vzhledem ke specifickému přístupu k památkově chráněným objektům, bude informace o památkové ochraně daného objektu uvedena v PRRON, vedle tohoto údaje bude též obsahovat i zařazení do třídy energetické náročnosti budovy.

PRRON se bude aktualizovat v pravidelných intervalech, a to vždy k 15. 4. kalendářního roku. Tyto aktualizace budou předkládány věcně příslušnému odboru Ministerstva dopravy. V PRRONU budou zahrnuty i akce, které budou spadat svým charakterem do globálních položek SFDI.

4.7 Analýza nádražních budov

Základní analýza budov bude provedena pro účely PRON, 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“: **$V \times S$**

S... stanovení hodnoty technického stavu objektu je blíže specifikováno v kapitole 4.4 „Opotřebení nemovitosti“.

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

— K... kategorizace podle SM122, hodnoty 4,1 – 1,2

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

— 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 počínú nádražní budovy osobního nádraží, 0,5 pokud bude stavební počínú 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.

P... význam stanice z hlediska přestupních vazeb na jiné vlakové spoje, 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.

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

4.8 Pravidelný monitoring a termíny sestavování plánu stavebních počinů

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

- Po kompletaci s ostatními stavebními počiny SŽDC bude PRRON (přehled akcí / staveb s přiřazenou alokací finančních prostředků z globálních položek) předložen věcně příslušným odborům Ministerstva dopravy a SFDI k projednání, včetně předpokládané výše finanční alokace v jednotlivých globálních položkách pro následující rok.

4.9 Příprava podkladů pro zahájení přípravy

V rámci činnosti správce a zahájení přípravy (zpracování zadání) mohou být jako interní dokumenty SŽDC 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 kap. 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 výpravní 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.

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 odpovědně zdůvodněna 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 SŽDC) a propojení s ostatními druhy dopravy (hromadná doprava, P+R, B+R, K+R, TAXI) 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 SŽDC 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.: demolice se nerozumí stavební úpravy spočívající v redukci hmoty budovy). Celková revitalizace okolí osobního nádraží pak bude zahrnovat i případnou nezbytnou likvidaci skládek, vegetace, apod.

V případě, že prostory přednádraží nejsou ve správě SŽDC, vstupuje SŽDC 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. SŽDC nebude v této věci samostatně bez souhlasu Ministerstva dopravy uzavírat jakákoliv memoranda.

Na individuálním řešení konkrétních prostor přednádraží bude SŽDC 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.).

Parkoviště typu P+R (B+R, K+R) budou SŽDC 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 záchytných parkovišť P+R a B+R bude zohledněna jejich prostorová náročnost v oblasti přednádraží a investice budou koordinovány s místní samosprávou.

Doprava v klidu bude podrobněji rozpracována samostatným dokumentem, vypracovaným na základě „Analýzy problematiky zajišťování parkovacích ploch a souvisejících služeb v areálech osobních nádraží SŽDC“ (viz kapitola 7).

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.

Jako součást přípravy novostavby bude proveden 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, v platném znění:

- u novostaveb nádražních budov osobních nádraží
 - v lokalitách kategorií A-C, u lokalit v dané době zařazených do kategorií D-E, u kterých se předpokládá po realizaci infrastrukturní investice přeřazení do kategorií A-C, nebo
 - v krajských městech (hlavních nádražích krajských měst), nebo
 - v budoucnu obsluhovaných vlaky Rychlých spojení, nebo
 - kde je denní obrat alespoň 4 000 cestujících, nebo kde se předpokládá po realizaci infrastrukturní investice denní obrat alespoň 4 000 cestujících, nebo
 - v lokalitách, kde je třeba chránit krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa, tzn. ve smyslu §6 zákona 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 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 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 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.

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 výpravní 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 koncepce, budou vždy uvedeny v záměru projektu. Nebude-li evidován zájem jiného subjektu, bude investorem parkoviště SŽDC.

SŽDC může zřizovat parkoviště pouze na pozemcích ve správě SŽDC. Je-li investorem a iniciátorem vzniku parkoviště SŽDC, jsou příslušné organizační jednotky SŽDC zodpovědné za vypořádání připomínek v rámci zpracování různých stupňů projektové dokumentace.

Nebude-li investorem parkoviště SŽDC 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 SŽDC, 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 mikrobusey městských přepraveců 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 určená pro osobní vozidla cestujících, kteří zároveň používají veřejnou dopravu. Jedná se o tzv. záchytná parkoviště, která slouží uživatelům pro kombinaci individuální automobilové dopravy (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 SŽDC 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 u 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:

$$N_{\text{žST}} = O_o + P_o + P_{K+R}$$

po rozšíření:

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

kde:

- **$N_{\text{žST}}$** celkový počet stání pro OA u železničních stanic a zastávek
- **O_o** počet vyhrazených stání pro zaměstnance (pouze je-li SŽDC investorem)
- **P_Z** počet zaměstnanců SŽDC, 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 OA 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:

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

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
systém 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, mikrobuse)	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 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění dle následující tabulky.

Tabulka počtu vyhrazených stání dle vyhlášky 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 celkové cyklistické koncepce k zajištění odpovídajících podmínek pro používání jízdních kol a dochází jejich realizací 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. 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 kola.

Tato část parkovací infrastruktury (počet stání pro kola nižší, či vyšší kategorie) bude vždy před realizací investičního záměru SŽDC projednána s místní samosprávou a sladěna s případnými jejími strategickými materiály a záměry v oblasti cyklodopravy, což bude písemně doloženo v záměru projektu.

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“ vydané Ministerstvem dopravy roku 2010, 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 cyklodopravy v lokalitě. Jeho hodnotu v rozsahu 0–3 určuje, obhajuje 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 cyklodopravy 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 popsáno 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 cestujících 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 SŽDC, se nezpoplatňují.

Využití nabíjecího zařízení je zpoplatněno samostatně nad rámec ceny za užití parkoviště.

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 RZ a opakovaného vjezdu a výjezdu, včetně systému možnosti nouzového volání (např. na dispečerské pracoviště SŽDC).

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 normového stavu. 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, 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) komerční plochy bez vazby na provozování drážní dopravy – jedná se zejména o prodejny občerstvení, tisku atd., kanceláře mimo drážní provoz včetně kanceláří policie, místní samosprávy apod. Tzn. u prostor pro využití ÚZSVM se nepředpokládá specifický přístup.
 - d) 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.

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 vztaženého 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 prodeje jízdenek atd. (pozn.: stoly jsou součástí nábytku a dodává je uživatel, součástí stavby je ale prodejní okénko, resp. přepážka, a to včetně zabezpečení). 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 koncepci 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 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 zařizovacími 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 výkladek 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 výkladek 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 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.

4.13.4 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 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník. 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. zkolaudovaný) 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 náleží 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.

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 SŽDC 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 stavební objekt, již pozbyl svoji ekonomickou využitelnost ve smyslu potřeb železniční dopravy, respektive dovršil konce své ekonomické životnosti (viz kapitola 4.3), a je převoditelný s ohledem na zájem dráhy (případná nepřevoditelnost objektu v návaznosti na jeho technický stav, nebo případ, když převažuje zájem dráhy nad výnosem z prodeje, bude vždy detailně popsána v záměru demoliční akce), je možné přistoupit k následujícím krokům:

1. nabídka organizačním složkám státu, jiným státním organizacím a státním podnikům k převzetí majetku do jejich příslušnosti či práva hospodařit (zveřejněním na internetovém „Portálu veřejné správy“, dle § 17c zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku),
2. nabídka majetku zpravidla k přímému prodeji, případně k bezúplatnému převodu vlastnického práva územním samosprávným celkům – podléhá souhlasu vlády ČR. Bezúplatně lze, dle tohoto bodu, převést předmětný majetek pouze ve veřejném zájmu, za který bude uvažována činnost, jež bude určitým subjektem vykonávána bez očekávání zisku a pro uspokojení potřeb neohraničené skupiny osob, přičemž budoucí smluvní vztah bude obsahovat omezující podmínky v možnosti pronajímání a zcizení nemovitosti se závazkem po určitou dobu obvykle 20 let majetek užívat k účelům, ke kterým bude do vlastnictví územního samosprávného celku převeden. (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 zákona č. 77/1997 Sb.) – podléhá souhlasu vlády ČR,
3. nabídka majetku 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 majetku k bezúplatnému převodu vlastnického práva územním samosprávným celkům, dle §16 odst. 8 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 SŽDC v dané lokalitě, – podléhá souhlasu vlády ČR.
5. demolice nemovitosti.

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 SŽDC, 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. 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 se zohledněním pořadí, které bude určeno na základě Analýzy nádražních budov v PRON. V záměru projektu bude transparentně uvedeno jeho pořadí.

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 č. V-2/2012. Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu. 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 SŽDC se SFDI možnosti nastavení finančních toků tak, aby nebylo vyloučeno financování takového projektu, ale naopak aby byla SŽDC 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, v souladu s rezortní metodikou je finanční rozvaha zpracovávána pro projekty s CIN > 2 mil Kč;
- vyhodnocení ekonomické efektivity (obhájení přínosů a účelnosti vložených prostředků) v souladu s rezortní metodikou (s CIN > 20 mil Kč);
- 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 SŽDC 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 SŽDC).

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, a to pouze v rozsahu výdajů, které nejsou kryty komerčními výnosy. S žádnými dalšími systémovými zdroji SŽDC pro solitérní nemovitosti osobních nádraží nepočítá. V některých případech bude možné pro financování solitérních staveb osobních nádraží, pokud to nastavení a omezení příslušných zdrojů umožní, využít i další možnosti financování (OPŽP, příspěvky obcí, měst, krajů apod.).

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.).

SŽDC se ve Smlouvě o finančním zajištění železniční dopravy z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) jako příjemce finančních prostředků zavázala k trvalému udržování a provozování zařízení služeb, která jsou součástí osobních nádraží. V souladu s touto činností se SFDI zavázal pro roky 2017 až 2021 poskytovat finanční prostředky akcím investičního i neinvestičního charakteru (tj. opravám i rekonstrukcím) schváleným Centrální komisí ministerstva dopravy.

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 v ustanovení § 2 odst. 9 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění poslední novely, tj. zákona č. 319/2016 Sb. (dále jen „zákon o dráhách“), ustanovení § 23d a následně téže novely dále vymezuje podmínky provozování zařízení služeb. Ustanovení § 23d odst. 5 zákona o dráhách obsahuje zákonné zmocnění pro prováděcí předpis, který stanoví členění zařízení služeb a jejich provozní součásti. Předmětné zmocnění naplňuje ustanovení § 3 nové vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (dále jen „vyhláška o obsahu a rozsahu služeb“), která s účinností od 1. dubna 2017 nahradila vyhlášku č. 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci.

Podle výše uvedené 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 vtom 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 i pak 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 železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, vyplývá, že hlavním předmětem činnosti SŽDC 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 SŽDC 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 SŽDC 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 hospodář, na výstavby nebo modernizace drah stejně jako na výstavby nebo modernizace zařízení služeb, mimo jiné.

5.3 Předpokládané finanční objemy (správa a opravy, investice, příprava) v letech 2019 - 2023

Možné finanční objemy příslušných zdrojů jsou pro každý rok stanoveny v rámci schvalování rozpočtu SFDI, případně rozpočtů obcí, měst a krajů. Tyto objemy mohou být měněny v závislosti na výši potřeb i na výši disponibilních zdrojů cestou rozpočtových opatření nebo změnových řízení. Objemy potřeb s výhledem na budoucnost v delším časovém období jsou ukotvovány vždy v rámci Střednědobého výhledu.

5.4 Příjmy

5.4.1 Způsob zpoplatnění provozovatele dráhy dopravci za přístup cestujících k dráze

Způsob zpoplatnění za přístup cestujících k dráze bude předmětem další aktualizace této koncepce. Způsob bude stanoven na základě přijatých závěrů pracovní skupiny, která byla k této problematice zřízena Ministerstvem dopravy.

5.4.2 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 SŽDC a budov koupených SŽDC 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 uzávěrci 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 koncepci 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.

5.4.3 Předpokládané komerční příjmy v letech 2019 – 2023

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

5.5 Činnosti zajišťované na nemovitostech osobních nádraží

Na nemovitostech osobních nádraží jsou zajišťovány následující činnosti:

- vybrané činnosti na zařízení služeb zajišťované SŽDC: 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 investorsko-inženýrské 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 SŽDC 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 SŽDC 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 SŽDC je v souladu s Dopravní politikou ČR pro období 2014 – 2020 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).

Tyto prostory však ve většině případů nebudou provozovány přímo organizací SŽDC, avšak budou nabídnuty veřejnosti. Tato nabídka bude provedena transparentním způsobem, zpravidla formou veřejné soutěže dle zákona č. 89/2012 Sb., a to při respektování práv a povinností vyplývajících z již uzavřených rámcových smluv mezi SŽDC a tzv. „síťovými operátory“.

Snahou SŽDC 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 SŽDC s vědomím řádného hospodáře sledovat zájem maximalizace zisku z těchto prostor.** Tento zájem bude zřetelně popsán v záměru projektu.

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 SŽDC 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 ekonomickou výhodnost preference takových nájemců nad komerčním pronájmem. Např. umístění služebny policie = zvýšení bezpečnosti 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) nástupiště,
- 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,
- d) úschovny zavazadel,
- e) hygienická zařízení pro cestující,
- f) parkoviště pro autobusy, osobní automobily a jízdní kola,
- g) prostory pro služby prodeje cestovních a rezervačních dokladů,
- h) prostory pro provozní zázemí těch zaměstnanců dopravců, kteří poskytují služby cestujícím v železniční stanici,
- i) další prostory pro služby jednotlivých dopravců,
- j) 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⁾,
- k) místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí a
- l) kolejiště pro sestavování vlaků a posun drážních vozidel.

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

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.

Tyto služby mohou být cestujícím poskytovány za úhradu (např. poplatek 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 vhodné zdůvodnit rozsah komerčních ploch 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 UIC:

vysvětlivky: Z – ŽÁDOUCÍ D – DOPORUČENÉ		KATEGORIE STANICE				
		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		
	Novinový stánek	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	Z	D	D		
	E-shop – box/balíkomat	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			
	Půjčovna kol	D	D	D		
	Realitní kancelář	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	Ubytovny	D	D			
	Hostely	D	D			
další služby	Free wifi koutek	D	D	D		
	Uzamykatelné skříňky	Z	D	D		
	Veřejné toalety (včetně přívodu pitné vody)	Z	Z	Z	D	D
	Veřejné sprchy	Z	Z	D		
pronájmy prostor	Krátkodobé pronájmy - office	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		

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 SŽDC využíván (interně či externě) pro potřeby vlastní, tedy v rámci provozování železniční dopravní cesty a zařízení služeb.

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

U všech zmiňovaných prostor bude uvažováno 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 SŽDC. Postupy pro nájem majetku, ověření možnosti účelu využití, stanovení výše nájmu, výběr nájemce atd. upravuje vnitřní legislativa SŽDC, 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 SŽDC stanovit přesné podmínky nájmu (např. druh požadované služby poskytované cestujícím nebo stanovit několikakolový výběr).

Hlavními kritérii výběru bude nejvyšší nabídnutá cena za nájem 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 SŽDC 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. 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 Veřejnosti

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 SŽDC 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 SŽDC provede analýzu prokazující ekonomickou výhodnost takového postupu, je možné navázat spoluprací 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 SŽDC provede analýzu prokazující ekonomickou výhodnost takového postupu, mohou být tyto prostory nabídnuty veřejnosti, pro nekomerční, nepodnikatelské účely.

6.6 Základní principy a postup při využívání bytového fondu

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, a to v daný okamžik nabídky nemovitosti k nájmu.

Výběr nájemce bude prováděn zpravidla formou veřejné soutěže dle občanského zákoníku, nebude-li se jednat o poskytování bytu zaměstnanci jako pobídka poskytovaná SŽDC.

Hlavními kritérii výběru bude nejvyšší nabídnutá cena za nájem 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.

— Doba nájmu u bytů se sjednává maximálně na dobu určitou jeden rok, u opodstatněných, zejména ekonomicky výhodných případů na dobu určitou až 3 roky.

—

—

—

7 Další postup a dlouhodobé záměry SŽDC

Je zřejmé a samozřejmé, že technický rozvoj, pokračující rekonstrukce a revitalizace nádražních budov v síti SŽDC, rozvíjející se vztahy se zákazníky i přibývajících zkušenosti s alternativním využíváním naddimenzovaných částí nádražních budov k obchodním účelům si ve střednědobém horizontu mohou vyžádat doplnění, resp. aktualizaci textu Koncepce. Již v současnosti jsou identifikována témata, která jsou SŽDC rozpracovávána a postupně řešena. Další, nad rámec kompetencí jednotlivých úseků SŽDC, jdoucí témata jsou a budou předkládána statutárním orgánům společnosti, popř. příslušným orgánům státní správy. Tato témata jsou řešena v rámci pracovních skupin a zaříděna do jednotlivých opatření.

Zde je výčet některých z nich:

7.1 Management údržby budov (principy Asset managementu) a determinace priorit

Opatření 1- Vytvoření nástroje pro hodnocení vývoje stavu majetku

Odpovědnost	Opatření 1 – SŽDC, s. o.
Spolupráce	MD
Termíny	průběžně
Indikátor	- zpráva o stavu projektu (min. 1 x ročně) - hodnocení trendu vývoje stavu majetku

Cílem Opatření 1 je vytvoření nástroje pro sledování vývoje stavu majetku pro účely jeho řízení.

V návaznosti na vytvořený systém managementu údržby, v rámci něhož je řešeno nastavení plánů údržby, vč. preventivní údržby tak, aby se zajistilo předcházení opotřebení majetku, a hodnocení determinace priorit jako podklad pro plánování stavebních počinů, je třeba vytvořit nástroj, který bude schopen vyhodnocovat trendy vývoje majetku.

S ohledem, že navržený systém Managementu údržby budov bude shromažďovat data o hodnocení majetku, musí být pro správnou funkčnost nástroje zajištěna kontinuita těchto dat.

7.2 Systém managementu hospodaření s energií

Opatření 3 – Systém managementu hospodaření s energií

Odpovědnost	Opatření 3 – SŽDC, s. o.
Spolupráce	MD
Termíny	průběžně
Indikátor	- zpráva o stavu projektu (min. 1 x ročně)

	Energetická politika SŽDC - vypracování „Energetické koncepce SŽDC- snižování energetické náročnosti a zvyšování energetické účinnosti - snížení závislosti na fosilních zdrojích a snížení emisí skleníkových plynů - zlepšování systému managementu hospodaření s energií
--	---

Cílem opatření 3 je neustálé snižování energetické náročnosti a zvyšování energetické účinnosti. SŽDC v roce 2017 zavedla a certifikovala systém managementu hospodaření s energií podle české harmonizované normy ČSN EN ISO 50001. Zavedení tohoto systému je jedním z hlavních strategických cílů organizace v oblasti energetických úspor. Tato oblast je řízena dokumentem Energetická politika Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, ve znění Změny č. 1.

V současné době je zpracovávána „Energetická koncepce SŽDC“ tj. střednědobý a dlouhodobý plán, který si klade za cíl definovat strategické směřování SŽDC, v oblasti nakládání a hospodaření s energiemi v rámci celého energetického hospodářství. Dále definuje cíle a opatření vedoucí ke snížení závislosti na fosilních zdrojích a snížení emisí skleníkových plynů, kterých chce SŽDC dosáhnout v rámci zlepšování systému managementu hospodaření s energií (EnMS) v kontextu světové energetické politiky a energetické politiky EU a ČR.

7.3 Manuál „Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR

Opatření 4 – Moderní design

Odpovědnost	Opatření 4 - SŽDC, s. o.
Spolupráce	MD
Termíny	průběžně
Indikátor	- zpráva o stavu projektu (min. 1 x ročně) - jednotný design SŽDC pro veřejné prostory a služby pro cestující - zvýšení komfortu cestování

Cílem Opatření 4 je vytvoření manuálu v oblasti designu a architektury. V rámci technického rozvoje oboru probíhá projekt, jehož cílem je vytvoření manuálu pro sjednocení konkrétních řešení ve vybraných oblastech:

- Železniční zastávky / přístřešky
- Mobiliář
- Malé technologické objekty
- Design interiérů a vybavenosti budov
 - Standardy pro hygienická zařízení
 - Standardy bezpečnosti a zabezpečení
- Standard a vybavenost exteriérů

- Standardy pro povrchy podchodů (svislé, vodorovné)
- Standardy pro povrchy nástupišť
- Standardy pro výtahy a eskalátory
- Architektura budov železničních stanic
 - Modulární systém zastávek a osobních nádraží
- Design manuál nádražních budov a zastávek
 - Implementace korporátní identity (interiér i exteriér)
 - Standardy pro komerčně využitelné prostory.

7.4 Dokončení převodu správy osobních nádraží z dopravce ČD, a.s. na SŽDC

Opatření 6 – Dokončení převodu správy osobních nádraží

Odpovědnost	Opatření 6 - SŽDC, s. o.
Spolupráce	MD
Termíny	průběžně
Indikátor	- zpráva o stavu převodu

Součástí koupě části závodu ČD „Železniční stanice“ k 1. 7. 2016 nebyly druhé a třetí nejfrekventovanější nádraží v ČR: Brno hlavní nádraží a Praha Masarykovo nádraží. Důvodem byla existence smluvních vztahů ČD s třetími subjekty v těchto lokalitách, které převod nádražních budov bez dalších smluvních úprav neumožnily.

Na těchto úpravách mělo být v kompetenci ČD pracováno. Dokončení systémového kroku převodu těchto osobních nádraží na stát by mělo být další prioritou, SŽDC je k jednáním (pod nezbytnou patronací vedení resortu) připravena.

7.5 Zajišťování parkovacích ploch a souvisejících služeb v areálech osobních nádraží

Opatření 7 – Parkovací plochy a související plochy v areálech osobních nádraží

Odpovědnost	Opatření 7 – SŽDC, s. o.
Spolupráce	MD
Termíny	rok 2020
Indikátor	- zpráva o stavu projektu (po ukončení projektu) - koncepce řešení, technická specifikace - zvýšení komfortu cestování - kapacita a vybavenost

Tato aktualizace Koncepce nově řeší záměry a přístup SŽDC ke zřizování parkovacích ploch v areálech železničních stanic a zastávek. Současně je deklarováno, že vlastní stavbou mohou být

realizovány parkovací plochy výhradně na majetku ve správě SŽDC. Je rovněž deklarováno, že parkování je pro obecné zpřístupnění a další rozšíření železniční dopravy jednou ze zásadních podmínek. Technické podrobnosti, stanovování kapacity a vybavenost parkovacích ploch byly předmětem řešeného úkolu v gesci SŽDC v materiálu „Analýza problematiky zajišťování parkovacích ploch a souvisejících služeb v areálech osobních nádraží SŽDC“, na který v současnosti navazuje tvorba materiálu SŽDC „Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R“.

8 Závěr

Komfort, služby, ale i prostředí a atmosféra osobního nádraží jsou jedním z hlavních „nadstandardů“, které poskytuje cestujícím železnice oproti jiným druhům dopravy. Železniční stanice jsou vždy významnou součástí intravilánů měst, mnohdy jsou i zásadním prvkem architektonické či urbanistické tváře města. Rozsáhlé a nákladné investice do železniční infrastruktury ze strany státu či do kolejových vozidel ze strany dopravců tak mohou být podtrženy anebo naopak znehodnoceny právě stavem nádražní budovy. Z toho důvodu jsou společenská očekávání spojená s rekonstrukcí a revitalizací osobních nádraží značná.

Segment osobních nádraží je oproti jiným součástem železniční infrastruktury výrazně specifický, oborově členitý, multidisciplinární. Především se jedná o technický obor, zahrnující provozování staveb, které jsou z velké části veřejně přístupné, řešení inženýrských úloh a zadání, včetně technického a technologického rozvoje pozemního, železničního a dopravního stavitelství. Současně však musí být s nemenší prioritou akcentováno poskytování kvalitních služeb spojených s provozováním zařízení služeb, v přímém kontaktu tu fungují vztahy se zákazníky – cestujícími, dopravci i veřejností a municipalitami obecně. A v neposlední řadě je třeba zmínit obchodní rozměr, který jednak přispívá k možnostem financování staveb i provozu nádražních budov, ale často podmiňuje stavební obnovu a rozvoj lokalit osobních nádraží a výrazně i zmíněnou kvalitu služeb.

Předloženou Koncepti při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží považuje autorský kolektiv za aktuálně ucelený a komplexní podklad pro fungování správy osobních nádraží v podmínkách SŽDC. Koncepte umožní nezbytnou časovou a věcnou diferenciaci stovek železničních stanic a zastávek vyžadujících větší či menší stavební počín a nalezení jejich smysluplného využití ve veřejném zájmu.

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 pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050
4. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020
5. Státní energetická koncepce
6. Energetická politika Správy železniční dopravní cesty, státní organizace ve znění Změny č. 1
7. Národní akční plán čisté mobility
8. Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050 (KOM(2011) 112 v konečném znění)
9. Smlouva o finančním zajištění železniční dopravní cesty z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury
10. UIC CODE 180 – Classification of Rail Passenger Stations
11. V-1/2012 Směrnice pro rozpis globálních položek na přípravu staveb
12. 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
13. Vyhláška 76/2017 Sb. o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb
14. Vyhláška 173/1995 Sb. kterou se vydává dopravní řád drah
15. Zákon č. 320/2001 Sb. o finanční kontrole
16. Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách
17. 28. Směrnice č. 34/2012/EU...
18. Prováděcí nařízení Komise 2177/2017