

SŽ PO-11/2020-GŘ

Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R

Účinnost ode dne zveřejnění

Schváleno pod čj. 16899/2020-SŽDC-GŘ-O23
dne 19. března 2020

Bc. Jiří Svoboda, MBA v. r.
generální ředitel

SŽ PO-11/2020-GŘ**Pokyn generálního ředitele ve věci přípravy, realizace a údržby parkovacích ploch P+R**

Gestorský útvar: Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor pozemních staveb
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
www.szdc.cz
Rok vydání: 2020
Náklad: vydáno pouze v elektronické podobě (A4)

© Správa železnic, státní organizace, 2020

Tento dokument je duševním vlastnictvím státní organizace Správa železnic, na které se vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Státní organizace Správa železnic je v uvedené souvislosti rovněž vykonavatelem majetkových práv. Tento dokument smí fyzická osoba použít pouze pro svou osobní potřebu, právnická osoba pro svou vlastní vnitřní potřebu. Poskytování tohoto dokumentu nebo jeho části v jakékoliv formě nebo jakýmkoliv způsobem třetí osobě je bez svolení státní organizace Správa železnic zakázáno.

ZÁZNAMY O OPRAVÁCH A ZMĚNÁCH

Držitel listinné podoby tohoto dokumentu je odpovědný za včasné a správné zapracování účinných oprav a změn a za provedení příslušného záznamu.

Oprava/změna a její pořadové číslo	Číslo jednací	Účinnost od	Opravu/změnu zapracoval

PŘEDMLUVA

Tento pokyn poskytuje základní informace, jak pracovat s problematikou zřizování, oprav a údržby nových parkovacích ploch v blízkosti železničních stanic a zastávek pro cestující. Uvedené pokyny uvádí výčet základních principů pro provozování parkoviště, případné odchylky od těchto principů by měly být řádně zdůvodněny.

ROZSAH ZNALOSTI

Níže uvedená tabulka stanovuje rozsah znalosti tohoto dokumentu pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost, přičemž:

- informativní znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a při náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- úplnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec má povědomí o tomto dokumentu, zná předmět jeho úpravy a bez náhledu do příslušného ustanovení je schopen se podle takového ustanovení samostatně řídit nebo podle něj samostatně konat;
- doslovnou znalostí se rozumí taková znalost, při které příslušný zaměstnanec zná text, který je v příslušném ustanovení napsán v uvozovkách kurzivou, přesně a je schopen jej bez náhledu do příslušného ustanovení samostatně reprodukovat.

Není-li rozsah znalosti pro pracovní zařazení (funkci) nebo činnost stanoven, stanoví rozsah znalosti, pokud je tak třeba učinit, příslušný vedoucí zaměstnanec.

Pracovní činnost nebo zařazení (funkce)	Znalost ustanovení
zaměstnanci úseku modernizace zabývající se metodickým vedením, zadáváním, kontrolou a přebíráním ekonomického hodnocení staveb	úplná: celý pokyn
ostatní zaměstnanci úseku modernizace zabývající se přípravou staveb	informativní: celý pokyn
zaměstnanci ekonomického úseku a úseku provozuschopnosti dráhy	informativní: celý pokyn
zaměstnanci oblastních ředitelství	informativní: celý pokyn
zaměstnanci mimo úsek modernizace, kteří se zabývají přípravou staveb	znalost stanoví příslušný vedoucí zaměstnanec

ZKRATKY A ZNAČKY

Níže uvedený seznam obsahuje zkratky a značky použité v tomto dokumentu. V seznamu se neuvádějí legislativní zkratky, zkratky a značky obecně známé, zavedené právními předpisy, uvedené v obrázcích, příkladech nebo tabulkách.

B+R..... Parkoviště typu Bike and Ride (zaparkuj na kole a jed')

ČSN Česká technická norma

K+R..... Parkoviště typu Kiss and Ride (polib a jed')

O23 Odbor pozemních staveb

OA..... osobní automobil

ON..... osobní nádraží

OOSPO.... osoby se omezenou schopností pohybu a orientace

OŘ..... oblastní ředitelství

P+R Parkoviště typu Park and Ride (zaparkuj a jed')

SŽ státní organizace Správa železnic

SŽDC státní organizace Správa železniční dopravní cesty

TP..... technické podmínky

ZP záměr projektu dle Směrnice č. V-2/2012

Čl. 1

Předmět úpravy

- (1) Tento pokyn generálního ředitele (dále jen „pokyn GŘ“) poskytuje základní informace, jak nakládat s problematikou parkovišť P+R a jak postupovat při jejich zřizování a provozování.
- (2) Pokyn GŘ obsahuje metodiku výpočtu pro navrhování počtu parkovacích stání u železničních stanic a zastávek. Parkovací plochy P+R a B+R jsou zřizovány státní organizací Správa železnic (dále jen „SŽ“) za účelem uspokojování potřeb cestujících veřejnosti, nelze je zřizovat z podnětu nedostatku volných míst pro návštěvníky města.
- (3) Informace o parkovacích možnostech v blízkosti železničních stanic a zastávek jsou každoročně aktualizovány prostřednictvím dotazníkového šetření OŘ. Vzor formuláře je uveden v Příloze B. Termín aktualizace dat vychází ze Směrnice SM122 - Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180, s jejíž problematikou parkování úzce souvisí.
- (4) Parkoviště P+R jsou dle § 3 vyhlášky 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů, považována za provozní součást zařízení služeb. SŽ je oprávněná čerpat a financovat výstavbu navazující dopravní infrastruktury z prostředků SFDI, avšak realizovat výstavbu je možné pouze na pozemcích ve správě SŽ. Zařízení musí zůstat ve správě SŽ, možný je externí provozovatel.
- (5) V souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží je mimo plochy P+R nutno pamatovat při návrhu veřejného prostranství v okolí železničních stanic a zastávek také na možnost otáčení a odstavování autobusů náhradní dopravy a komunikace sloužící ke krátkodobému odstavování vozidel (zásobování objektu, parkoviště typu Kiss and Ride apod.). Parkoviště P+R tomuto účelu neslouží, rozvržení a návrh těchto ploch není součástí tohoto pokynu, řeší se individuálně dle potřeb lokality a příslušné legislativy.

Čl. 2

Základní pojmy

- (1) Parkoviště, resp. parkovací plocha P+R je prostor určený pro delší odstavení motorových a nemotorových vozidel, která slouží cestujícím veřejnosti pro přístup k železniční infrastruktuře. Parkoviště tvoří jednotlivá parkovací místa resp. parkovací stání. Parkoviště P+R se zřizují jako nehlídaná, tj. nejsou provozovatelem střežena (ať již za pomoci personálu, technického vybavení či kombinace těchto prostředků) a vozidla nejsou chráněna před neoprávněným vniknutím a odcizením či poškozením.
- (2) Vyhrazené parkoviště pro invalidy je parkovací místo, které je svými rozměry a provedením uzpůsobené pro používání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO). Může se jednat o stání venkovní i kryté a výhradně slouží pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Toto vyhrazené místo je dle vyhlášky 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, označeno svislou dopravní značkou IP 12 s upřesňujícím nápisem či symbolem osoby na invalidním vozíku, spolu s vodorovným dopravním značením V 10f (piktogram invalidního vozíku).
- (3) Parkovací dům je specifická stavba, ve které mohou být parkovací plochy umístěné ve více podlažích. Může být realizováno jako nadzemní, podzemní či kombinované.
- (4) Návrh parkovacích míst se provádí dle následujících legislativních předpisů:
 - zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
 - zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů

- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací (2006)
 - ČSN 73 6056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel (2011)
 - ČSN 73 6058 - Jednotlivé, řadové a hromadné garáže (2011)
 - TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty (2017)
 - podzákoné právní předpisy (např. Pražské stavební předpisy, apod.)
- (5) Nabíjecím zařízením pro elektromobily se rozumí veškerá potřebná infrastruktura potřebná k dobíjení elektromobilů (např. dobíjecí stojan, silové kabely, dostatečný rezervovaný příkon el. energie, sdělovací kabely, zařízení pro měření spotřebované elektřiny).
- (6) Parkovacím automatem resp. odbavovacím terminálem se rozumí zařízení pro výběr parkovného.
- (7) Přestupními uzly nadregionálního významu se rozumí místa, ve kterých je hodnota kritéria I (viz Tabulka 2 - Hodnota „Kritéria I“ hodnotících jednotlivé návaznosti na další dopravu v čl. 7) větší nebo rovna 10, případně se jedná o krajské město.
- (8) Parkovací místo typu K+R (Kiss and Ride) je místo pro 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.

Čl. 3 Druhy parkovišť

- (1) Parkovací plochy zřizované u železničních stanic a zastávek vždy plní funkci parkovišť Park and Ride (zaparkuj a jed').
- (2) Parkovací plochy se zřizují jako volné nebo placené s omezeným režimem vjezdu – režimová parkoviště.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) Režimová parkoviště se zřizují v místech, kde se předpokládá nedostatečný počet parkovacích míst v okolí, (např. parkovací zóny v okolí; nástupní bod v intravilánu, kde je nedostatek parkovacích možností; přilehlé nákupní centrum; apod.).
- (6) Režimová parkoviště se zřizují bez fyzické ostrahy jako nehlídaná. Parkovací domy jsou zřizovány vždy jako režimová parkoviště.
- (7) Podmínky k přístupu a užívání parkoviště jsou definovány pomocí Parkovacího řádu. Parkovací řád musí být vždy vyvěšen na dobře viditelném místě. Za jeho čitelnost a aktuálnost jsou odpovědná příslušná oblastní ředitelství (dále jen „OR“), resp. v případě provozování prostřednictvím jiného subjektu provozovatel parkoviště. Vzorový parkovací řád je umístěn v Příloze A tohoto pokynu.
- (8) Parkovací plochy pro kola se zřizují ve formě B+R (zaparkuj na kole a jed'). Základní parkovací infrastrukturou jsou stabilní stojany a stojanová hnízda, kde je možné kolo stabilně opřít a bezpečně uzamknout ke stojanu (cyklostojany). Pro dlouhodobé stání a pro kola vyšší kategorie (dle pořizovací ceny, např. elektrokola) jsou vhodné

uzamykatelné boxy (cykloboxy), úschovny a uzavřené prostory v budovách (cyklověže), které nabízejí zejména vyšší ochranu vůči klimatickým podmínkám a proti možnosti krádeže kola. SŽ zpravidla nezřizuje ani neprovozuje cyklověže ani cykloboxy s cílem maximálního využití existujících veřejných prostor.

- (9) Parkovací zařízení pro kola se umísťují s ohledem na přilehlá návazná napojení na cyklistickou stezku (příjezdovou komunikaci), tak i blízkost vlakového nástupiště. Cyklisté však nesmí omezit ani ohrozit přístup cestujících na nástupiště. Místa uzpůsobená pro parkování kol budou označena příslušným piktogramem dle Směrnice SŽDC č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách. Vizuální podoba stojanu musí být v souladu s pokynem SŽDC PO-20/2019-GR Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář.

Čl. 4 Vyhrazená parkovací místa

- (1) Vyhrazená parkovací místa jsou parkovací místa se speciálním využitím. Patří mezi ně parkovací místa pro OOSPO, parkovací místa s nabíjecím zařízením pro elektromobily a parkovací místa pro provozní zaměstnance, případně pro ostatní smluvní nájemce budovy ON.
- (2) Vyhrazená parkovací místa jsou označena příslušným svislým i vodorovným značením.
- (3) V rámci výstavby parkovacích míst je nutné na základě platné legislativy zřizovat parkovací místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO), do které patří vozičkáři, maminky s kočárky, těhotné, osoby v pokročilém věku atd.
- (4) Právní úprava a počet vyhrazených míst OOSPO je definována vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů (dále „vyhláška 398/2009 Sb.“).
- (5) Vyhrazená parkovací místa zřizujeme také pro provozní zaměstnance SŽ, resp. správce provozované dráhy. Jejich počet je definován první částí vzorce uvedeného v článku 7, bod 2. a vychází z oprávněných a doložitelných požadavků jednotlivých OJ.

Čl. 5 Evidence parkovacích možností a podnětů

- (1) V rámci každoroční aktualizace strategického dokumentu „Kategorizace železničních stanic a zastávek SŽ“, je evidována a vedena databáze parkovacích možností v okolí železničních stanic a zastávek.
- (2) Databáze slouží pro práci s informacemi o stavu svěřeného majetku. Databáze obsahuje informace o lokalitě (kód SR70 nejbližšího nástupního místa, obec, umístění), druh parkoviště, vlastníka pozemků pod parkovištěm, provozovatele parkoviště, počty parkovacích stání (jednostopá i dvoustopá vozidla, elektromobily, vyhrazená parkovací místa), případně počet provozních zaměstnanců u lokalit, kde se vyžaduje vyhrazení parkovacích míst pro jejich účely.
- (3) OŘ evidují podněty na zřízení nových parkovacích ploch u železničních stanic a zastávek, vzešlých z interních požadavků i podnětů jiných subjektů. Každý podnět bude obsahovat informace o lokalitě, kontaktní údaje žadatele (jméno a příjmení, email, případně telefonický kontakt) a datum vzniku požadavku. Pořadí podnětů bude seřazeno dle času vzniku požadavku.
- (4) Příslušná OŘ evidují podněty na zřizování parkovacích míst. Každoročně předávají podklady, spolu s aktualizací parkovacích možností u železničních stanic a zastávek, odpovědné osobě Odboru pozemních staveb (dále jen „O23“), kterou jmenuje ředitel O23.

Posouzení relevantnosti podnětů je řešeno v rámci uplatnění podmínek a podkladů OŘ k jednotlivým investičním akcím.

Čl. 6 Investiční příprava

- (1) Investiční příprava se řídí „Směrnicí SŽDC SM62 - Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty.
- (2) 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 tohoto pokynu, budou vždy uvedeny v záměru projektu.

Čl. 7 Výpočet potřebného počtu parkovacích míst

- (1) Postup výpočtu parkovacích míst vychází z platné normy ČSN 73 6110 upravením metodiky předpokládaného stání „dle účelových jednotek“, ovšem bez redukce vlivem stupně automobilizace.
- (2) Výpočet navrhovaného množství parkovacích stání se provádí následovně:

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

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 SŽ investorem)
- **P_z** počet zaměstnanců SŽ, 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 Tabulky 3

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.

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 následující Tabulky 1 a Tabulky 2:

Tabulka 1 - Tabulka pro stanovení redukčního součinitele k_I dle parametru obslužnosti z Tabulky 2

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 2 - Hodnota „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 3 – Nejmenší doporučený počet parkovacích míst v přestupních uzlech dle ČSN

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 P+R	20	50
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, mikrobus)	3	5

(3) Parkování jízdních kol na nádražích lze vyjádřit vztahem:

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

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 popsaného výchozího vyčíslení parkovacích míst bude v záměru projektu vždy popsáno.

- (4) Počet stání pro kola nižší, či vyšší kategorie bude vždy před realizací investičního záměru SŽ projednána s místní samosprávou a sladěna s případnými jejími strategickými materiály a záměry v oblasti cyklodopravy, což bude písemně doloženo v záměru projektu.
- (5) 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.

- (6) Počet parkovacích stání pro osoby s omezením pohybu a orientace stanovuje vyhláška 398/2009 Sb. dle Tabulky 4.

Tabulka 4 – Počet 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.

- (7) 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.

Čl. 8 Zřizování parkovišť

- (1) Výpočet počtu parkovacích míst je v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží prováděn vždy při přípravě investiční akce SŽ. Způsob řešení nedostatku parkovacích míst dle koncepce, vyhodnocuje investor (ve spolupráci s OŘ) individuálně pro každou lokalitu. Důvody proč nebudou parkovací stání realizována, případně realizována v nižším počtu než odpovídá výpočtu dle koncepce, budou vždy uvedeny v záměru projektu. Nebude-li evidován zájem jiného subjektu, bude investorem parkoviště SŽ.
- (2) SŽ může zřizovat parkoviště pouze na pozemcích ve správě SŽ. Je-li investorem a iniciátorem vzniku parkoviště SŽ, jsou příslušné organizační jednotky SŽ zodpovědné za vypořádání připomínek v rámci zpracování různých stupňů projektové dokumentace.
- (3) Nebude-li investorem SŽ a SŽ je součástí projektu jiného subjektu (obvykle místní samosprávy), je potřebné před zahájením přípravných a projektových prací doložit požadavek závazným dokumentem (např. usnesením rady města či zastupitelstva obce) a před samotnou výstavbou parkoviště, má-li probíhat na pozemcích spravovaných SŽ, s tímto subjektem uzavřít smluvní vztah.
- (4) Je-li investorem SŽ a iniciátorem vzniku parkoviště jiný subjekt (nejčastěji obec), je nezbytné před jeho výstavbou vypořádat veškeré majetkoprávní vztahy a převést veškeré pozemky potřebné pro výstavbu parkoviště na SŽ.
- (5) Je-li investorem parkoviště jiný subjekt, zpracovatel souhrnného stanoviska (OŘ) ověří, zda navrhované parkoviště je dostatečně kapacitní a navržený počet míst odpovídá vzorci, v případě nesouladu upozorní na tuto skutečnost investora. V případě nutnosti poskytnout pozemky spravované SŽ tomuto subjektu je nutné ověřit u příslušných organizačních složek jejich postradatelnost. Postradatelnost majetku je ověřována v souladu s vnitřními

předpisy prostřednictvím příslušného správce majetku. Následný odprodej je možný pouze se souhlasem vlády ČR.

Čl. 9

Zpoplatnění parkovišť

- (1) Zpoplatnění parkovišť P+R se provádí pouze u režimových parkovišť.
- (2) 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.

- (3) 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 odstavení vozidla přes noc.

- (4) 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 ON, musí být počet míst i cena za parkovací místa smluvně zajištěna.

- (5) Vyhrazená parkovací místa pro provozní zaměstnance SŽ, se nezpoplatňují.
- (6) Využití nabíjecího zařízení je zpoplatněno samostatně nad rámec ceny za užití parkoviště.

Čl. 10

Výběr provozovatele parkoviště

- (1) Výběr provozovatele parkoviště probíhá v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.
- (2) Podmínkou pro uzavření smlouvy je užití kompatibilních technologií pro zajištění vjezdu a výjezdu na režimová parkoviště (automat, závory, případně kamery pro rozpoznávání RZ) a dalších zařízení pro přenos a archivaci dat.

Čl. 11

Vybavení parkovišť

- (1) 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). V případech, kdy oplocení nelze aplikovat, resp. se bude skrze parkoviště procházet, je nutné zřídit dostatečně široký průchod pro cestující veřejnost k přístupu na nástupiště. Systém vjezdu a výjezdu musí být vždy opatřen mechanickým systémem (závora, vyjížděcí sloupek, apod.), který je doplněn softwarovým řešením na kontrolu snímání registračních značek a opakovaného vjezdu a výjezdu, včetně systému možnosti nouzového volání (např. na dispečerské pracoviště SŽ).
- (2) Počet a rozmístění kamer je individuální. Kamery se umísťují tak, aby byla jejich obrazem pokryta postupně celá parkovací plocha. Dále bude snímán vjezdový prostor (vjezdová a výjezdová brána) a prostor vyhrazený službám, jako jsou platební parkovací automat, dobíjecí stanice, označovač jízdenek, případně služby jiného subjektu (automat na kávu, úložný box, atd.).
- (3) Provedení kamerového systému a jejich umístění musí být odolné vůči vandalismu a klimatickým podmínkám a zároveň musí být v souladu s požadavky Úřadu na ochranu osobních údajů a příslušné legislativy vztahující se na ochranu osobních údajů.
- (4) Parkovací automat resp. odbavovací terminál s platebním terminálem pro možnost bezhotovostní platby se zřizuje vždy u režimových parkovišť v železničních stanicích kategorií A až C (minimálně jeden umístěný co nejbližší výjezdu) s možností online připojení a monitorování stavu zaplnění parkoviště i hotovostního zásobníku.
- (5) Vjezdové zařízení na režimová parkoviště musí umožňovat automatické monitorování počtu zaparkovaných vozidel (např. automatickým rozpoznáváním registrační značky vozidla nebo indukční smyčkou ve vozovce).
- (6) Dobíjecí stanice, či dobíjecí místa (body) v prostoru parkoviště musí splňovat požadavky ČSN EN 61851-1, ČSN EN 61851-21, ČSN EN 61851-23, ČSN 332000-4-41, ČSN 332000-5-54, ČSN EN 62196-2, ČSN EN 62196-3 a norem souvisejících¹. Při plánování dobíjecích stanic (míst) jsou v souladu s Konceptí při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží upřednostňovány stanice pomalého typu tj. pro celodenní dobíjení.
- (7) Místa pro stání vozidel na dobíjecích místech musí být označena svislou dopravní značkou B.29 Zákaz stání s dodatkovou tabulkou s textem „Neplatí pro vozidla při dobíjení“. Místo pro stání vozidla pro dobíjení může být doplněno vodorovnou dopravní značkou V.11d Zákaz stání. Vjezd do a výjezd z dobíjecího místa musí umožňovat bezpečné vyjetí vozidel.
- (8) Při umísťování dobíjecích stanic a dalšího vybavení parkovišť je nutno respektovat bezpečné vzdálenosti od drážních zařízení a odstupové vzdálenosti uvedené v předpisech o požární ochraně a předpisech souvisejících. Zároveň musí být smluvně zajištěno

¹ Bližší technické specifikace dobíjecích stanic budou řešeny zvláštním pokynem.

umístění a provoz zařízení, která budou instalována a SŽ k nim nebude mít vlastnický vztah.

- (9) Bude-li dobíjecí stanice napájena z jiného přívodu než ostatní technologie a provozní celky ve správě SŽ, musí být, pro případ požárního či havarijního zásahu, zajištěno její vypnutí současně s technologiemi a provozními celky ve správě SŽ případně musí být stanoven způsob jejího bezpečného vypnutí.

Čl. 12

Opravy a údržba parkovacích ploch

- (1) Za opravy a údržbu parkovacích ploch ve správě SŽ jsou zodpovědná OŘ.
- (2) Níže vyjmenované jednotlivé činnosti opravného a údržbového charakteru na parkovacích plochách ve správě SŽ, je nutné zajistit přímo zaměstnanci SŽ nebo smluvně prostřednictvím externích subjektů. Způsob zajištění je závislý na lokalitě, ve které se dané parkoviště nachází.
- zajištění zimní a letní údržby parkoviště (posyp parkoviště, odstraňování sněhu, čištění parkoviště, mytí vozovek, apod.)
 - údržba zeleně (sekání trávníků, stříhání keřů, zalévání, likvidace plevelů, ořez stromů, apod.)
 - úklid parkoviště, odvoz a likvidace odpadu – minimálně jednou týdně
 - zajištění údržby svislého a vodorovného dopravního značení v čistém, čitelném a úplném stavu (mytí, obnova, výměna, apod.)
 - zajištění provozu, údržby a provádění pravidelných revizí umístěných objektů/technologií a zařízení (veřejné osvětlení, servis vjezdové brány, apod.)
 - provozování služeb souvisejících s režimem parkoviště (parkovací automat a pokladna – jsou-li k dispozici)
 - správa kamerového systému (údržba, provozuschopnost, záznam údajů, zabezpečení dat, apod.)
 - revize a čištění vodohospodářských zařízení parkoviště (uliční vpusti, kanalizační šachty a trasy, odvodňovací žlaby, odlučovače ropných látek, vsakovací galerie, apod.)
 - drobné údržbové práce (výprava výtluků, výměna poškozených obrub, apod.)
 - opravy a údržba dobíjecích stanic (jsou-li ve správě SŽ)

Čl. 13

Přechodná ustanovení

Tento pokyn se aplikuje u nově zahajovaných investičních staveb ve fázi přípravy (tzn., není zahájeno zpracování ZP) a při aktualizaci ZP.

SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

Mezinárodní a národní právní předpisy, technické normy

Dokument Ministerstva dopravy Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží

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

zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů,

zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy

a provozovatelem zařízení služeb, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů

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

Vnitřní předpisy

SŽDC PO-20/2019-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR – Mobiliář, v aktuálním znění

SŽDC SM62 – Postupy v přípravě investičních staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty, v aktuálním znění

Směrnice SŽDC č. 118 – Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách, v aktuálním znění

Směrnice SM122 – Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180, v aktuálním znění

Příloha A (normativní)**Vzorový provozní řád parkoviště s omezeným režimem vjezdu****PROVOZNÍ ŘÁD PARKOVIŠTĚ****Preamble**

Tento provozní řád (dále jen „Provozní řád“) je vytvořen v souladu s platnými právními předpisy České republiky a je aplikací zejména zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Provozovatelem parkoviště je Správa železnic, státní organizace, Praha 1 – Nové Město, Dlážděná 1003/7, 110 00, IČO: 70994234, DIČ: CZ70994234.

**I.
UŽÍVÁNÍ PARKOVIŠTĚ**

1. Parkoviště je ve správě SŽ a vztahuje se na něj zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon č. 361/2000 Sb.). Uživatel parkoviště (dále jen klient) je povinen řídit se dopravním značením a pokyny obsluhy parkoviště.
2. Smluvní vztah vzniká odebráním parkovacího lístku, resp. vjezdem na parkoviště, přičemž klient souhlasí s podmínkami užívání parkoviště a jeho provozním řádem, nebo případným podepsáním smlouvy.
3. V případě uzavření smlouvy se veškerá práva a povinnosti řídí ustanoveními smlouvy a dále platnými předpisy parkoviště, jakož i účinnými právními předpisy.
4. Provozovatel parkoviště neodpovídá za případné škody způsobené odcizením vozidla nebo jeho části, odcizením příslušenství nebo věcí odložených ve vozidle, ani za škody způsobené poškozením vozidla. Je v zájmu klienta nenechávat cenné věci ve vozidle.
5. Klient je povinen vjíždět na parkoviště jen vyznačenými cestami a po celou dobu dodržovat zákon č. 361/2000 Sb., řídit se dopravním značením a dodržovat max. povolenou rychlost, která je stanovena na 20 km/hod.
6. Klient smí odstavit vozidlo pouze na místech, která jsou k tomu účelu přímo vyhrazena. Provozovatel parkoviště si vyhrazuje právo upozornit Městskou policii popř. Policii České republiky na vozidla zaparkovaná v rozporu s tímto provozním řádem a provést nutnou fotodokumentaci.
7. Všichni klienti jsou povinni se řídit pokyny uvedenými v provozním řádu parkoviště.
8. Vstup na parkoviště je povolen jen řidičům a posádkám zaparkovaných vozidel.
9. Řidič vozidla smí používat stání na dobíjecích místech pouze pro dobu nezbytně nutnou pro nabití vozidla a úkony nezbytně s ním souvisejícími.

**II.
PROVOZNÍ DOBA, CENA**

1. Provozní doba parkoviště je NON – STOP a provozovatel parkoviště si vyhrazuje právo na úpravu provozní doby parkoviště.
2. Cena za parkování je stanovena dle platného ceníku provozovatele. Příslušný ceník je zveřejněn u vjezdu na parkoviště, případně parkovacího automatu.

**III.
ZPŮSOB ODBAVOVÁNÍ**

1. Návod k obsluze je umístěn u parkovacího automatu.
2. Pokud dojde k výpadku systému, řídí se klient pokyny provozního řádu parkoviště.
3. V případě nefunkčnosti systému je klient povinen pomocí interkomu resp. telefonního spojení kontaktovat obsluhu a řídit se obdrženými pokyny.

IV. OSTATNÍ PRÁVA A POVINNOSTI

1. Je zakázáno vyjíždět na parkoviště s vozidlem, které by mohlo způsobit ekologické či jiné znečištění plochy parkoviště, manipulovat s pohonnými hmotami a oleji či provádět opravu vozidla v areálu parkoviště. Je výslovně zakázáno znečišťovat parkoviště a jeho okolí.
2. Prostor parkoviště je výhradně určen pro parkování vozidel. Tedy, není možné zde provádět jakékoliv prodejní činnosti (prodej z vozidla). Zároveň toto není prostor přístupný obchodním zástupcům za účelem prezentace svých služeb (např. formou letáků umístěovaných na vozidla).
3. V případě obsazení parkoviště je klient bez platné smlouvy povinen neprodleně opustit prostor parkoviště, případně je provozovatel parkoviště oprávněn zajistit odtah vozidla za přítomnosti Městské policie resp. Policie ČR a to na náklady majitele vozidla.
4. Je zakázáno blokovat ostatní vozidla klientů a přístupové komunikace. Je zakázáno parkovat na rezervovaných místech ostatních klientů.
5. V případě, kdy se vozidlo stane nepojízdným, případně poškozeným, je klient povinen neprodleně vozidlo nechat na vlastní náklady odtáhnout. Pokud tak nebude učiněno v odpovídající době, má provozovatel parkoviště právo provést odtah vozidla dle předešlé věty a to na náklady majitele vozidla.
6. Klient odpovídá za škodu, způsobenou provozem vozidla v areálu parkoviště a na majetku a vybavení parkoviště, či na vozidlech jiných klientů, a to v plné výši.
7. V případě ztráty parkovacího lístku je klient povinen uhradit smluvní pokutu dle aktuálního ceníku provozovatele parkoviště.
8. V případě, kdy je parkovací lístek z důvodu poškození klientem nečitelný, je klient povinen uhradit smluvní pokutu dle aktuálního ceníku provozovatele parkoviště.
9. Je zakázáno zneužívat parkovací systém, zejm. předávat parkovací lístky jiným klientům parkoviště, opakovaně odebírat nové parkovací lístky, vyjíždět z parkoviště bez vložení parkovacího lístku v těsném sledu za jiným vyjíždějícím vozidlem, atd. V případě zjištění takového případu je provozovatel oprávněn klientovi parkoviště účtovat smluvní pokutu dle aktuálního ceníku provozovatele, případně znemožnit opakovaný vjezd.
10. Je zakázáno vyjíždět nebo vyjíždět do areálu parkoviště na červené světlo semaforu, či na jiný obdobný signál zařízení, který jednoznačně nedovoluje klientovi vjezd na parkoviště, je-li takovým zařízením parkoviště vybaveno.
11. V celém areálu parkoviště je zakázán volný pohyb psů.
12. V případě požáru jsou klienti povinni řídit se pokyny obsluhy parkoviště a členů hasičských jednotek.

Tento provozní řád vstupuje v platnost dne ...

Příloha B (normativní)

Vzorový formulár pro evidenci parkovacích ploch P+R

[illegible]