SPRÁVA ŽELEZNIC

Smlouva o dílo na poskytování služeb

Zpracování Studie nástavby administrativního domu k objektu ŽST Praha Bubny

v rámci stavby s názvem: „Administrativní budova Správy železnic v ŽST Bubny"

Smluvní strany

Objednatel:

Správa železnic, státní organizace
se sídlem Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234
zapsaná v OR vedeném Městským soudem v Praze, spisová značka A 48384
Provozní jednotka: Stavební správa západ
Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8

zastoupená [redacted] **ředitelem Stavební správy západ**

Kontaktní zaměstnanci:

a) ve věcech smluvních: sszpravni@spravazeleznic.cz
b) ve věcech technických: [redacted]

Adresa pro zasílání smluvní korespondence:

Správa železnic, státní organizace
Stavební správa západ, Budova Diamond Point, Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8 – Karlín
Datová schránka: uccchjm

Adresa pro zasílání daňových dokladů – faktur:

Správa železnic, státní organizace
Centrální finanční účtárna Čechy, Náměstí Jana Pernera 217, 530 02 Pardubice
ePodatelnaCFU@spravazeleznic.cz
Datová schránka: uccchjm

(dále jen „Objednatel")

číslo smlouvy: E618-S-3083/2024
číslo jednací: 10670/2024-SŽ-SSZ-OVZ
ISPROFOND / Sub. ISPROFIN: 3273214901 / 5113520049

Zhotovitel:

název: JAKUB CIGLER ARCHITEKTI a.s.
se sídlem: Nad Ostrovem 1119/7, 147 00, Praha 4

sfdi
STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

IČO: 26 48 94 31 DIČ: CZ 26 48 94 31
zapsaná v OR vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 14900
zastoupená Ing. arch. Jakubem Ciglerem, předsedou představenstva

Kontaktní zaměstnanci:

a) ve věcech smluvních: [redacted]

b) ve věcech technických: [redacted]

Bankovní spojení: [redacted]

Adresa pro zasílání smluvní korespondence:

Nad Ostrovem 1119/7, 147 00, Praha 4
(dále jen „Zhotovitel")

číslo smlouvy: 2024/524nbu

Smluvní strany se zavazují oznamovat si bezodkladně změny údajů uvedených této smlouvě, a to doporučeným dopisem nebo elektronicky prostřednictvím datové schránky s tím, že k tomuto oznámení musí být přiložena kopie listiny dokládající odbornou způsobilost, v případě, že byla zadávací dokumentací vyžadována, aniž by bylo potřeba uzavírat dodatek k této smlouvě.

Článek 1 - Předmět smlouvy

1.1. Zhotovitel se zavazuje provést na svůj náklad a nebezpečí dílo spočívající ve zpracování koncepční studie a architektonicko-stavebního návrhu dle specifikace uvedené v Příloze č. 1 této Smlouvy a předat jej Objednateli (dále jen „Dílo").

1.2. Objednatel se zavazuje Zhotoviteli poskytnout veškerou nezbytnou součinnost k provedení Díla.

1.3. Objednatel se zavazuje řádně provedené Dílo převzít a zaplatit Zhotoviteli dohodnutou cenu dle této smlouvy.

Článek 2 - Závazné podklady

2.1. Smlouva bude plněna v souladu s následujícími dokumenty:

a) Zadávací dokumentace v rozsahu:

I. Výzva ke zpracování nabídky čj. 7655/2024-SŽ-SSZ-OVZ ze dne 13.05.2024, vč. příloh

II. Smlouva, vč. příloh

b) Nabídka Zhotovitele v souladu s Výzvou, která byla Objednatelem přijata Rozhodnutím a oznámením zadavatele o výběru dodavatele

c) Směrnice SŽ SM053 Zadávání veřejných zakázek, v platném znění

d) Směrnice SŽ SM011 – Dokumentace staveb Správy železnic, státní organizace, v platném znění

e) Směrnice SŽ č. 20 pro stanovení a členění investičních nákladů staveb státní organizace Správa železniční dopravní cesty, v platném znění

f) Směrnice SŽ SM041, Oběh účetních dokladů, v platném znění

g) Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah, v platném znění (dále jen „TKP staveb")

h) České technické normy a interní předpisy Objednatele vyjmenované v příslušných kapitolách TKP staveb a v Technických kvalitativních podmínkách staveb pozemních komunikací (dále také jen „TKP PK") – přístupné na http://typdok.tudc.cz

2.2. Zhotovitel je povinen důsledně dodržovat předpis SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací, v platném znění, a Předpis SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace, v platném znění. Dále se Zhotovitel zavazuje zajistit, aby všechny fyzické osoby, které se budou při provádění činností pohybovat na dráze nebo v obvodu dráhy na místech veřejnosti nepřístupných, měly povolení v souladu s předpisem SŽDC ob 1 Díl II „Vydání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt", schválený GŘ SŽDC dne 26. 3. 2019 pod č.j.: 10583/2019-GŘ-O30, s účinností od 1.4.2019. Zhotovitel se zavazuje provádět kontrolu v souladu se směrnicí Objednatele č. 120 č.j. 36503/2017-SŽDC-GŘ-010 z 3. 11. 2017 „Dodržování zákazu kouření, požívání alkoholických nápojů a užívání jiných návykových látek" v platném znění.

2.3. Zhotovitel se zavazuje respektovat změny předpisů Objednatele uvedených v čl. 2.1 a norem, které se týkají předmětu smlouvy, i pokud k nim dojde během provádění činností a pokud mu budou Objednatelem oznámeny.

2.4. Zhotovitel prohlašuje, že výše uvedené dokumenty mu byly předány před podpisem této smlouvy nebo je má jinak k dispozici, že s jejich obsahem je seznámen, a že jejich obsah je pro něj závazný. Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup k interním předpisům prostřednictvím http://www.tudc.cz/ nebo https://www.spravazeleznic.cz/ (v sekci „O nás" –> „Vnitřní předpisy" odkaz „Dokumenty a předpisy") a na https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/.

2.5. Dále se Zhotovitel zavazuje provádět činnosti v souladu s podmínkami stanovenými touto smlouvou, vč. jejích příloh.

Článek 3 - Lhůty a místo plnění

3.1. Zhotovitel se zavazuje zahájit plnění: **ihned po nabytí účinnosti smlouvy**

3.2. Zhotovitel bude plnit dílo v následujících etapách:

Harmonogram plnění

Dílo	***Termín plnění*** *(nejzazší termín pro předání příslušné části Díla)*	***Popis činností prováděných v Dílčí etapě***	***Podmínky dokončení Dílčí etapy***
Datum zahájení	**po nabytí účinnosti SOD**	-	-
1. dílčí etapa	**do 2 měsíců od nabytí účinnosti SOD**	Ověření objemu budovy včetně HPP všech podzemních i nadzemních pater (případně ve variantách) dle podkladů	Předávací protokol podepsaný oběma stranami

		z roku 2020 a ideový návrh řešení.	
2. dílčí etapa	**do 5 měsíců od nabytí účinnosti SOD**	Hrubopis studie k připomínkám	Předávací protokol podepsaný oběma stranami
3. dílčí etapa	**Do 1 měsíce od obdržení připomínek Objednatele**	Čistopis studie se zapracovanými připomínkami	Předávací protokol podepsaný oběma stranami

Článek 4 – Předání

4.1. Projednání a odevzdání dokumentace je upraveno v Příloze č. 1 Smlouvy – Specifikace díla.

4.2. Zhotovitel je povinen předat dílo, respektive jeho část dle příslušné dílčí etapy v místě plnění, kterým je místo *adresy smluvní korespondence* uvedené v záhlaví této smlouvy a osobě uvedené jako kontaktní zaměstnanec ve věcech technických. Předání a převzetí se uskuteční formou stanovenou v odst. 3.2. O dokončení díla (dle jednotlivých dílčích etap) a termínu jeho předání vyrozumí písemně zhotovitel objednatele nejméně 5 pracovních dnů předem.

4.3. Předávací protokol podepíše kontaktní zaměstnanec ve věcech technických uvedený v záhlaví smlouvy. V případě, že dílo vykazuje při předání zjevné vady nebo nedostatky, je objednatel oprávněn odepřít převzetí díla. V takovémto případě není splněn termín dílčí etapy uvedený v čl. 3.2. této smlouvy a zhotovitel se nachází v prodlení. V případě, že dílo vykazuje při předání dle tohoto článku zjevné vady nebo nedostatky, není zhotovitel oprávněn vystavit daňový doklad – fakturu za příslušnou dílčí etapu. Zhotovitel je oprávněn ji opětovně vystavit až po odstranění zjevných vad nebo nedostatků, a to do 15 dnů od písemného potvrzení objednatele o tom, že zjevné vady nebo nedostatky byly odstraněny.

4.4. Do 30 dnů od podpisu předávacího protokolu, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak, provede kontaktní zaměstnanec ve věcech technických uvedený v záhlaví této smlouvy obsahovou kontrolu díla, resp. části díla, čímž se rozumí, že dílo obsahuje ty části, které stanoví obecně závazný právní předpis. V případě, že objednatel zjistí (aniž by se tím vzdával práva na uplatnění vad v záruční době), že předávané dílo, resp. jeho část, vykazuje po provedené kontrole vady nebo nedostatky, objednatel tyto sdělí písemnou formou zhotoviteli (postačí e-mailem osobám oprávněným jednat ve věcech technických a smluvních uvedených v záhlaví smlouvy), určí termín k odstranění vad nebo nedostatků a informuje kontaktního zaměstnance ve věcech smluvních uvedeného v záhlaví této smlouvy a ekonoma stavby objednatele. V případě, že zhotovitel neodstraní nedostatky díla, resp. části díla, ve stanoveném termínu nebo dílo vykazuje i nadále vady, je objednatel oprávněn uplatnit právo ze záruky za odstranění vad díla dle čl. 7 této smlouvy a smluvní pokuty dle čl. 8 této smlouvy.

Článek 5 – Cena za provedení díla

5.1. **Celková cena bez DPH 2 995 000,- Kč ,- Kč**

DPH (základní sazba 628 950 ,- Kč

Celková cena včetně DPH **3 623 950**,- Kč

5.2. Rozdělení ceny dle jednotlivých částí díla (bez DPH):

Položka	Popis	Měrná jednotka	Množství *)	Jednotková cena *)	Cena celkem *)
1	Ověření objemu budovy včetně HPP všech podzemních i nadzemních pater (případně ve variantách) dle podkladů z roku 2020 a ideový návrh řešení.	hod	[redacted]	[redacted]	[redacted]
2	Hrubopis studie k připomínkám	hod	[redacted]	[redacted]	[redacted]
3	Čistopis studie se zapracovanými připomínkami	hod	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Článek 6 - Platební podmínky

6.1. Úhrada ceny díla bude provedena na základě daňových dokladů – faktur vystavených zhotovitelem, jejichž přílohou bude vždy dokument/y uvedený v čl. 3.2 smlouvy. Daňový doklad – faktura musí obsahovat náležitosti pro tento druh dokladu vyžadované obecně závaznými právními předpisy. V případě, že daňový doklad – faktura nebude mít všechny náležitosti vyžadované obecně závaznými právními předpisy, je objednatel oprávněn ji vrátit zhotoviteli a nevzniká prodlení s placením. Zhotovitel je povinen v takovém případě vystavit neprodleně nový daňový doklad – fakturu a doručit ji na adresu pro doručování daňových dokladů uvedenou v záhlaví smlouvy. Oprávněným vrácením daňového dokladu – faktury přestává běžet lhůta splatnosti, celá lhůta běží znovu ode dne doručení opraveného daňového dokladu – faktury.

6.2. V návaznosti na plnění termínů pro zpracování díla dle čl. 3 odst. 3. 2. této smlouvy, bude zhotovitel fakturovat cenu takto:

a) Předání díla dle odst. 3.2 smlouvy - **1. dílčí etapa plnění** – fakturace [redacted] % z ceny díla ceny dle položky č. 1 odst. 5.2. smlouvy, tj. částka ve výši [redacted],- Kč (bez DPH)

b) Předání díla dle odst. 3.2 smlouvy - **2. dílčí etapa plnění** – fakturace [redacted] % z ceny díla dle položky č. 2 odst. 5.2. smlouvy, tj. částka ve výši [redacted] ,- Kč (bez DPH)

c) Předání díla dle odst. 3.2 smlouvy - **3. dílčí etapa plnění** – fakturace [redacted] % z ceny díla dle položky č. 3 odst. 5.2. smlouvy, tj. částka ve výši [redacted],- Kč (bez DPH)

Daň z přidané hodnoty (dále jen „DPH") bude Zhotovitelem účtována v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, v platném znění (dále jen „zákon o DPH").

6.3. Splatnost daňových dokladů je s ohledem na povahu závazku 60 dnů od data doručení řádného daňového dokladu Objednateli. Den úhrady je vždy dnem odepsání předmětné částky z účtu Objednatele. Není-li touto smlouvou stanoveno jinak, je Zhotovitel povinen vystavit daňový doklad do 15 dnů ode dne, kdy vznikla povinnost přiznat DPH, nebo přiznat uskutečnění plnění, a doručit jej neprodleně Objednateli a Objednatel se zavazuje předmětnou částku uhradit.

6.4. Objednatel může poskytnout Zhotoviteli zálohu. Na poskytnutí zálohy však nemá Zhotovitel nárok. Celkovou výši zálohy, počet a načasování splátek (pokud jich bude více než jedna),

použité měny, splatnost a ostatní podmínky zálohy je Objednatel oprávněn jednostranně stanovit v souladu s jeho možnostmi takovou zálohu poskytnout.

6.5. Stane-li se Zhotovitel nespolehlivým plátcem ve smyslu ust. § 106a zákona o DPH, nebo daňový doklad Zhotovitele bude obsahovat číslo bankovního účtu, na který má být plněno, aniž by bylo uvedeno ve veřejném registru spolehlivých účtů, je Objednatel oprávněn z finančního plnění uhradit DPH přímo místně a věcně příslušnému správci daně Zhotovitele.

6.6. Vystavovat daňové doklady – faktury je povinen vůči Objednateli pouze vedoucí Zhotovitel (v případě, že je Zhotovitel představován společností ve smyslu § 2716 Občanského zákoníku), tj. na daňovém dokladu – faktuře bude uveden (identifikován) jako osoba uskutečňující ekonomickou činnost jako poskytovatel služby (v souladu se zákonem o DPH).

6.7. Na daňových dokladech – fakturách je nutno uvádět jako plátce:

Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město
IČ: 70994234 DIČ: CZ70994234
Obchodní rejstřík u Městského soudu v Praze, spisová značka A 48384
Úplný název zakázky a číslo ISPROFOND v souladu s touto smlouvou.

6.8. Zhotovitel se zavazuje sjednat si s dalšími osobami, které se na jeho straně podílejí na plnění a jsou podnikateli, stejnou nebo kratší dobu splatnosti daňových dokladů, jaká je sjednána v této smlouvě. V případě zjištění porušení povinnosti dle tohoto odstavce se Zhotovitel zavazuje uhradit Objednateli smluvní pokutu ve výši 1 % z ceny (bez DPH) za každý případ, minimálně však 10 000 Kč a maximálně 200 000 Kč za každý případ.

6.9. Zhotovitel se zavazuje na písemnou výzvu předložit Objednateli do sedmi dnů od doručení výzvy smluvní dokumentaci (včetně jejích případných změn) se smluvními partnery Zhotovitele uvedenými ve výzvě Objednatele, ze kterých bude vyplývat splnění povinnosti Zhotovitele dle předchozího odstavce 6.8. Předkládaná smluvní dokumentace bude anonymizovaná tak, aby neobsahovala osobní údaje či obchodní tajemství Zhotovitele či smluvních partnerů Zhotovitele; musí z ní však být vždy zřejmé splnění povinnosti dle odst. 6.8. této Smlouvy. Za každý, byť i započatý den prodlení, se splněním povinnosti předložit každou jednotlivou smluvní dokumentaci dle tohoto odstavce se Zhotovitel zavazuje uhradit smluvní pokutu ve výši 2 000 Kč.

Článek 7 Záruka za odstranění vad díla

7.1. V případě, že celková cena díla nepřesáhne částku 3.000.000, - Kč bez DPH včetně, objednatel předložení záruky za odstranění vad díla nepožaduje a neuplatní se tak další ustanovení tohoto článku.

7.2. Zhotovitel se zavazuje nejpozději do 30 dnů ode dne oboustranného podpisu protokolu o provedení díla předat objednateli elektronicky vystavenou bankovní záruku za odstranění vad díla nebo pojistnou záruku za odstranění vad (dále v tomto článku obě též jen jako „záruka"). Záruka bude vystavena na částku odpovídající výši 5 % z ceny za zpracování Studie, jak je uvedena v čl. 5.1 smlouvy.

7.3. Zhotovitel se zavazuje, že záruka bude vydána na dobu 6 let od jejího vydání.

7.4. Pokud podmínky záruky specifikují datum ukončení platnosti záruky a zhotovitel neodstranil všechny vady do 30 dnů před tímto datem ukončení platnosti záruky, potom je zhotovitel povinen platnost záruky prodloužit o dobu dalších 3 měsíců tak, aby prodloužená záruka bezprostředně navazovala na ukončení záruky původní.

7.5. Objednatel je oprávněn uplatnit právo ze záruky pouze v případech, pokud:

7.5.1 zhotovitel neodstraní vadu do 14 dnů poté, co obdržel oznámení objednatele, v němž bylo požadováno odstranění vady, nebo v jiné přiměřené lhůtě dodatečně mu k tomu objednatelem poskytnuté, a to v plné výši hodnoty záruky, nebo

7.5.2 zhotovitel neuhradí objednateli způsobenou škodu či smluvní pokutu, k níž je podle smlouvy povinen a která vůči němu byla objednatelem uplatněna, nebo

7.5.3 zhotovitel nezaplatí objednateli splatnou částku uvedenou v čl. 9.4 smlouvy, nebo

7.5.4 zhotovitel nezaplatí objednateli splatnou částku uvedenou v čl. 9.5 smlouvy, nebo

7.5.5 nastanou okolnosti, které opravňují objednatele k odstoupení od smlouvy bez ohledu na to, zda bylo odstoupení oznámeno či nikoliv, a to v plné výši hodnoty záruky.

7.6. Objednatel vrátí záruku zhotoviteli do 21 dnů poté, co tato záruka pozbude platnosti podle ustanovení tohoto článku, včetně jejího případného prodloužení

Článek 8 – Utvrzení závazků

8.1. Na základě dohody smluvních stran se zavazuje zhotovitel k zaplacení smluvní pokuty v případech a ve výši, jak je dále uvedeno.

8.2. Zhotovitel uhradí objednateli smluvní pokutu v případě **prodlení** takto:

a) smluvní pokutu ve výši 0,1 % z celkové ceny díla (bez DPH) za každý započatý den prodlení v případě prodlení s předáním části díla (dílčí etapy) v termínu dle čl. 3.2;

b) smluvní pokutu ve výši 0,05 % z celkové ceny díla (bez DPH) za každý započatý den prodlení v případě neuzavření pojistné smlouvy nebo jejího neudržování v platnosti dle čl. 10.4.

8.3. Zhotovitel uhradí objednateli smluvní pokutu v případě **vad díla** takto:

a) 1 % z celkové ceny díla (bez DPH) za každou zjištěnou vadu po odevzdání čistopisu příslušné části díla;

c) NEOBSAZENO

d) 0,1 % z celkové ceny díla (bez DPH) za každý započatý den prodlení, nebude-li nedostatek vytknutý dle čl. 4.4 smlouvy odstraněn v termínu určeném objednatelem, s tím, že v takovém případě prodlení počíná běžet od okamžiku uplatnění vady dle čl. 4.4 smlouvy;

8.4. Zhotovitel uhradí objednateli smluvní pokutu v případě porušení **ostatních smluvních povinností** takto:

a) 50.000,- Kč jako jednorázovou smluvní pokutu, pokud zhotovitel pověřil prováděním díla jiného poddodavatele než toho, který byl uveden v nabídce zhotovitele, bez předchozího písemného souhlasu objednatele;

b) 0,03 % z hodnoty vystavené záruky za každý započatý den prodlení (minimálně však 1.500,- Kč za každý započatý den prodlení), pokud zhotovitel nesplní svoji povinnost poskytnout a předat objednateli záruku dle čl. 7 této smlouvy nebo neudržuje v platnosti záruku v rozsahu vyžadovaném touto smlouvou;

c) pokud zhotovitel poruší jakoukoli povinnost podle ustanovení čl. 11 této smlouvy, je zhotovitel povinen uhradit smluvní pokutu objednateli ve výši 10 000,- Kč za každé jednotlivé porušení;

d) NEOBSAZENO

8.5. Maximální celková výše všech smluvních pokut uložených zhotoviteli dle této smlouvy je stanovena ve výši 20 % z celkové ceny díla (bez DPH).

8.6. Pokud bude zhotovitel v prodlení s placením smluvní pokuty, zavazuje se zaplatit úrok z prodlení ve výši stanovené obecně závaznými právními předpisy. Úroky z úroků nelze požadovat.

8.7. Smluvní pokutu nebo úrok z prodlení se povinná smluvní strana zavazuje zaplatit do 30 dnů ode dne, kdy jí bude doručena písemná výzva druhé smluvní strany.

8.8. Objednateli je oprávněn započíst jakoukoliv pohledávku z této smlouvy proti pohledávce zhotovitele z této smlouvy za objednatelem v případě, že zhotovitel neuhradí smluvní pokutu ve stanoveném termínu.

8.9. Zaplacením smluvní pokuty nezaniká povinnost zajištěná smluvní pokutou a není dotčen nárok objednatele na náhradu škody, která vznikla v důsledku porušení povinnosti, jejíž splnění bylo zajištěno smluvní pokutou. Zhotovitel je povinen zaplatit smluvní pokutu i tehdy, jestliže porušení smluvní povinnosti nezavinil; to se netýká případů výslovně uvedených v čl. 8.10-8.12. smlouvy.

8.10. Jestliže některým důvodem neplnění termínu zhotovitele je:

a) neposkytnutí součinnosti třetích osob v případech, kdy jejich součinnost je pro splnění díla nezbytná

b) nevydání požadovaných rozhodnutí orgánů veřejné moci ve správních lhůtách ačkoli bylo o ně požádáno řádně a včas

c) nevydání stanovisek dotčených orgánů ve správních lhůtách ačkoli bylo o ně požádáno řádně a včas

d) doplnění požadovaná orgány veřejné moci nebo požadavky dotčených orgánů, popř. účastníků daného řízení, jestliže jejich důvodem není vada dokumentace zhotovované zhotovitelem

e) nedosažení dohody s vlastníky dotčených nemovitostí ani při součinnosti s objednatelem

f) nezahájená, příp. neukončená, dědická řízení

g) neznámí vlastníci nebo „nedosažitelní" vlastníci mimo území státu

dohodnou objednatel se zhotovitelem nové termíny plnění a další postup, přičemž lhůta k plnění bude prodloužena o dobu trvání překážky. Do doby uzavření dodatku smlouvy s novými termíny plnění se nenachází zhotovitel v prodlení a na případné neplnění termínů z důvodů uvedených v tomto odstavci se neuplatní smluvní pokuty.

8.11. Jestliže dojde ve správním řízení zahajovaném v souvislosti s touto smlouvou k podání opravného prostředku ačkoli důvodem pro podání opravného prostředku nebyla vada dokumentace zhotovované zhotovitelem dle této smlouvy, dohodne objednatel se zhotovitelem nové termíny plnění, posunuté o dobu mezi podáním opravného prostředku a nabytím právní moci konečného rozhodnutí ve věci. Do doby uzavření dodatku smlouvy s novými termíny plnění se nenachází zhotovitel v prodlení a na případné neplnění termínů z důvodů uvedených v tomto odstavci se neuplatní smluvní pokuty.

8.12. Jestliže se zhotovitel domnívá, že mu z jakéhokoliv důvodu vznikl nárok na prodloužení lhůty pro plnění některé z Dílčích etap, je zhotovitel povinen tyto skutečnosti písemně oznámit objednateli (osobě uvedené v záhlaví smlouvy jako osoba oprávněna jednat ve věcech technických) bezodkladně, nejpozději do patnácti (15) dnů, poté, co se o vzniku skutečností,

zakládajících tento nárok, dozvěděl nebo mohl dozvědět a současně předložit objednateli podrobné odůvodnění předloženého nároku, tj. veškeré podpůrné argumenty, na kterých se zakládají výše uvedené tvrzené nároky a toto doložit. K později předloženým argumentům se již nebude přihlížet a hledí se na ně, jako by nebyly vzneseny. Pokud budou tyto důvody shledány přípustnými, je objednatel v takovém případě povinen uzavřít se zhotovitelem dodatek na prodloužení lhůty dílčího termínu plnění. V případě porušení povinnosti zhotovitele oznámit objednateli relevantní skutečnosti ve lhůtě dle první věty tohoto článku, je objednatel oprávněn požadovat zaplacení smluvní pokuty ve výši 1.000, - Kč za každý započatý den prodlení.

8.13. Článkem 8 není dotčeno právo na uplatňování smluvních pokut uvedených v jiných ustanoveních této smlouvy.

Článek 9 - Odpovědnost za vady, škodu a záruky

9.1. Zhotovitel odpovídá za vady díla. Dílo nebo jeho část má vady, jestliže neodpovídá smlouvě, zejména účelu jeho využití, případně nemá vlastnosti výslovně stanovené smlouvou, Objednatelem, platnými předpisy nebo nemá vlastnosti obvyklé.

9.2. V případě odpovědnosti Zhotovitele za vady platí v ostatním ust. § 2615 a násl. zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, v platném znění. Zhotovitel odpovídá za všechny vady, které má dílo nebo část díla v okamžiku jeho předání a převzetí Objednatelem a dále za vady, které vyjdou najevo kdykoliv v době 60 měsíců od okamžiku ukončení Smlouvy. Objednatel nebo jiná oprávněná osoba jsou povinni oznámit Zhotoviteli, že dílo nebo část díla má vady a požadovat jejich odstranění kdykoliv v průběhu záruční doby.

9.3. Zhotovitel se zavazuje započít s odstraňováním vad díla nebo části díla bez zbytečného odkladu poté, kdy mu bude doručeno oznámení Objednatele nebo jiné oprávněné osoby, že dílo nebo část díla má vady včetně požadavku na jejich odstranění. V odstraňování vad se Zhotovitel zavazuje bez přerušení pokračovat a odstranit je v co nejkratší technicky a technologicky možné lhůtě, nejpozději však ve lhůtě 14 dnů, nedojde-li mezi smluvními stranami k jiné dohodě. V případě vzniklých vad díla budou tyto bezplatně řešeny v rámci záruční doby Zhotovitelem. Zhotovitel se dále zavazuje k bezplatnému odstranění vad díla, i které se objeví v rámci schvalovacího řízení, případně při předávání dokumentace. Zhotovitel je povinen odstranit na své náklady i ty Objednatelem oznámené vady díla, za které odpovědnost odmítá, resp. vady, které neuznává. Na takovou vadu se v ostatním přiměřeně použije úprava pro vady díla. Pokud se následně stane nesporným, že Zhotovitel za vadu, kterou neuznal, skutečně neodpovídal, je Objednatel povinen uhradit Zhotoviteli náklady, které na odstranění vady účelně vynaložil, do 30 dnů od dne jejich prokázání Zhotovitelem.

9.4. V případě, že Zhotovitel nesplní svoji povinnost odstranit vadu v dohodnuté, příp. Objednatelem určené lhůtě, je Objednatel nebo jiná oprávněná osoba oprávněn zajistit odstranění této vady vlastními kapacitami nebo jiným dodavatelem na náklady Zhotovitele. Zhotovitel souhlasí, že tímto postupem Objednatele nebude žádným způsobem dotčena odpovědnost Zhotovitele za vady díla nebo dotčené části díla včetně jejího případného prodloužení, a to bez ohledu na to, zda odpovědnost za vady vyplývá ze smlouvy nebo ze zákona. Náklady na odstranění vady je povinen uhradit Zhotovitel Objednateli na základě výzvy k úhradě. Objednatel má právo využít k úhradě nákladů na odstranění vad své nároky vyplývající ze záruky za odstranění vad díla.

9.5. Zhotovitel odpovídá za všechny škody, které Objednateli nebo třetím osobám způsobil při provádění činností porušením svých smluvních nebo zákonných povinností. Zhotovitel se zavazuje uhradit Objednateli veškeré finanční částky, které byly Objednateli ve správním, soudním či jiném obdobném řízení uloženy jako pokuty či jiné majetkoprávní sankce za

Zhotovitelem způsobené porušení smluvních nebo zákonných povinností. Zhotovitel se zavazuje uhradit Objednateli veškeré finanční částky, které na Objednateli uplatnila jakákoliv třetí osoba za Zhotovitelem způsobené porušení právních povinností. Právo na uplatnění nároků z titulu náhrady škody se promlčí uplynutím lhůty 15 let, počítané ode dne, kdy právo mohlo být uplatněno poprvé.

9.6. Povinná smluvní strana se zavazuje nahradit druhé smluvní straně způsobenou škodu v penězích do 30 kalendářních dnů ode dne, kdy jí byla doručena písemná výzva druhé smluvní strany k náhradě škody. Zhotovitel je po dobu pěti (5) let od uzavření této smlouvy povinen udržovat a platit pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetím osobám při výkonu činností v rámci této Smlouvy do výše nejméně 90.000.000,-Kč (slovy devadesátmilionůkorunčeských). Zhotovitel předloží nejpozději při podpisu této Smlouvy a poté na požádání kdykoli jindy Objednateli potvrzení o tomto pojištění.

9.7 Odpovědnost Zhotovitele vyplývající z této smlouvy bude omezena výlučně na přímé škody vzniklé ze služeb Zhotovitele, které jsou zakotveny v této smlouvě, a Zhotovitel neponese žádnou odpovědnost za dodatečné ztráty, dodatečné zranění nebo škody vyvolané Objednatelem, a dále za ztrátu zisku, trhu a podobně. Jakákoliv odpovědnost Zhotovitele za újmu vzniklou porušením povinností dle této Smlouvy či jinak v souvislosti s touto Smlouvou bude omezena částkou dostupnou na základě jeho profesionálního pojistného krytí, nejméně však částkou 90.000.000,- Kč.

9.8. Zhotovitel nebude odpovědný za žádné újmy, škody ani nároky vzniklé v souvislosti i) s nedostatečnou součinností Objednatele, ii) s nepatřičným použitím Díla Objednatelem, dodavatelem/zhotovitelem Stavby nebo jeho subdodavateli, odborníky-specialisty nebo jejich zmocněnými zástupci, zaměstnanci, poradci nebo specialisty.

9.9. Zhotovitel nebude odpovědný za újmy, škody, které byly způsobeny použitím podkladů převzatých od Objednatele a Zhotovitel ani při vynaložení odborné péče nemohl zjistit jejich nevhodnost, případně na tuto nevhodnost Objednatele upozornil, ale ten na použití zmíněných podkladů přesto trval.

Článek 10 - Ostatní ujednání

10.1. Nebezpečí škody na zhotovovaném díle nese od zahájení plnění do okamžiku převzetí díla Objednatelem Zhotovitel, ledaže škoda byla způsobena podklady převzatými od Objednatele nebo těmi, kteří plnili jeho úkoly nebo pokyny.

10.2. Případné změny, týkající se provádění plnění je možné projednat jen s kontaktními zaměstnanci Objednatele uvedenými v této smlouvě, kteří však nejsou oprávněni smlouvu měnit ani doplňovat.

10.3. Zhotovitel je povinen bez zbytečného odkladu upozornit Objednatele na všechny zjištěné závažné skutečnosti týkající se předmětu plnění, které jsou plně v odbornosti Zhotovitele a brání řádnému pokračování nebo dokončení plnění nebo jeho části.

10.4. Pokud tak stanoví zadávací dokumentace, zavazuje se zhotovitel nejpozději ke dni uzavření smlouvy uzavřít a posléze udržovat po celou dobu trvání smlouvy pojištění a kdykoli na výzvu objednatele pojistnou smlouvu předložit.

10.5. Seznam všech poddodavatelů:

Poddodavatel

Obchodní firma	Sídlo	IČO	% podíl na zakázce
Building STATICS s.r.o.	Peckova 301/13, Karlín, 186 00 Praha 8	IČO 055 43 746	[redacted]
AMPeng s.r.o.	Štěrboholská 1434/102a, 102 00, Praha 10	IČO 268 85 09	[redacted]
Ateliér DUA s.r.o.	Šaldova 408/30, Karlín, 186 00 Praha 8	IČO 471 23 486	[redacted]

10.6. Uvedení poddodavatelé a jejich % podíl na zakázce se nebudou v průběhu provádění činností měnit nebo doplňovat bez písemného souhlasu Objednatele (pro vyloučení pochybností se nevyžaduje pro udělení souhlasu uzavření dodatku ke smlouvě). V případě, že při provádění činností bude nově doplněn poddodavatel nebo vyměněn stávající poddodavatel je Zhotovitel povinen Objednateli (osobě oprávněné jednat ve věcech smluvních) předložit veškeré dokumenty, které by byl povinen pro takové poddodavatele předložit ve výběrovém řízení. Zhotovitel se zavazuje ve smlouvě s poddodavatelem uvést, že poddodavatel není oprávněn pověřit prováděním činností další osobu.

10.7. Zhotovitel prohlašuje, že žádný z jeho poddodavatelů nebyl v zemi svého sídla v posledních 5 letech pravomocně odsouzen pro trestný čin uvedený v příloze č. 3 k ZZVZ nebo obdobný trestný čin podle právního řádu země sídla Poddodavatele, přičemž k zahlazeným odsouzením se nepřihlíží. Je-li poddodavatelem právnická osoba, musí tuto podmínku splňovat tato právnická osoba a zároveň každý člen statutárního orgánu. Je-li členem statutárního orgánu poddodavatele právnická osoba, musí tuto podmínku splňovat tato právnická osoba, každý člen statutárního orgánu této právnické osoby a osoba zastupující tuto právnickou osobu ve statutárním orgánu poddodavatele. Je-li poddodavatelem pobočka závodu zahraniční právnické osoby, musí podmínku splňovat tato právnická osoba a vedoucí pobočky závodu; v případě pobočky závodu české právnické osoby musí podmínku splňovat tato právnická osoba, každý člen statutárního orgánu této právnické osoby, osoba zastupující tuto právnickou osobu ve statutárním orgánu dodavatele a vedoucí pobočky závodu.

10.6.1. Přestane-li některý z poddodavatelů splňovat výše uvedené podmínky dle odst. 10.6. této smlouvy, oznámí zhotovitel tuto skutečnost objednateli bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 3 pracovních dnů ode dne, kdy poddodavatel přestal splňovat výše uvedené podmínky.

10.6.2. Objednatel může požadovat nahrazení poddodavatele, který přestal splňovat podmínky dle odst. 10.6. této smlouvy.

10.6.3. Ukáží-li se prohlášení zhotovitele dle odstavce 10.6. této smlouvy jako nepravdivá nebo poruší-li zhotovitel svou oznamovací povinnost dle odstavce 10.6.1, je objednatel oprávněn odstoupit od této smlouvy. Zhotovitel je dále povinen zaplatit za každé jednotlivé porušení oznamovací povinnosti dle odstavce 10.6.1, smluvní pokutu ve výši 50.000 Kč. Ustanovení § 2004 odst. 2 Občanského zákoníku a § 2050 Občanského zákoníku se nepoužijí.

10.8. Sociálně a environmentálně odpovědné zadávání

10.8.1 Porady, které Zhotovitel svolá, budou probíhat primárně distančním způsobem (elektronicky, např. MS Teams, Google meet, atp.), pokud nebude nutné, aby byly spojeny s místním šetřením.

10.8.2 Zhotovitel se zavazuje, že v průběhu plnění činností umožní v souvislosti s plněním smlouvy provedení studentské exkurze, a to v kancelářích Zhotovitele nebo při provádění projekčních či průzkumných pracích přímo na budoucím staveništi. Pokud

Zhotovitel neumožní provedení exkurze, je povinen uhradit Objednateli smluvní pokutu ve výši 100 000 Kč.

10.8.3 Objednatel oznámí Zhotoviteli požadavek na provedení exkurze minimálně 45 dní před požadovaným termínem konání exkurze. Zhotovitel nejméně 30 dní před Objednatelem požadovaným termínem konání exkurze potvrdí možnost uskutečnění exkurze, případně navrhne Objednateli jiný termín uskutečnění exkurze, nejpozději však do 30 dnů od původně Objednatelem požadovaného termínu. Zhotovitel poskytne Objednateli součinnost při jeho účasti na exkurzi. Ustanovení předchozí věty však nezavazuje Objednatele k účasti na exkurzi.

10.8.4 Účastníky exkurze budou primárně studenti vysokých, středních nebo učňovských škol stavebního, elektrotechnického, strojařského nebo dopravního zaměření a vyučující těchto škol, resp. doprovod. Exkurze musí být provedena v rozsahu 3-5 hodin pro 15-30 osob (studenti včetně doprovodu), v pracovních dnech v době od 8:00 hod. do 15:00 hod.

10.8.5 Zhotovitel se zavazuje provést účastníky exkurze po dotčených místech dle podmínek a omezení stanovených BOZP a poskytnout účastníkům exkurze odborný výklad k aktuálně prováděným činnostem.

10.8.6 O provedené exkurzi je Zhotovitel povinen informovat Objednatele písemnou zprávou nejpozději do 14 dnů od konání exkurze. Zpráva musí obsahovat sdělení o škole, předmětu exkurze, čase konání a počtu účastníků. V případě nepředložení písemné zprávy v požadovaném rozsahu ve lhůtě dle první věty tohoto odstavce je Zhotovitel povinen uhradit smluvní pokutu ve výši 20 000 Kč.

10.8.7 Ustanoveními o smluvních pokutách uvedenými v čl. 10.7. této Smlouvy není dotčeno uplatňování smluvních pokut uvedených v čl. 8 této smlouvy.

Článek 11 - Zpracování osobních údajů

11.1. Smluvní strany se dohodly, že Zhotovitel bude zpracovávat osobní údaje pro Objednatele za účelem plnění dle této smlouvy a v jejím rozsahu.

11.2. Zhotovitel se zavazuje, že bude pro Objednatele zpracovávat osobní údaje výhradně za uvedeným účelem, způsobem a na základě doložených pokynů a podmínek Objednatele a v souladu s nimi tak, jak vyplývají z této smlouvy.

11.3. Zhotovitel bude na základě této smlouvy pro Objednatele zpracovávat následující kategorie subjektů osobních údajů

zaměstnanci Objednatele; fyzické osoby, jejichž vyjádření, souhlasy či stanoviska jsou nutná pro provedení díla, fyzické osoby, s nimiž jsou uzavírány smlouvy nezbytné pro provedení díla (dále jen „subjekty údajů").

11.4. Zhotovitel bude na základě této smlouvy u jednotlivých kategorií subjektů údajů zpracovávat pro Objednatele následující typy osobních údajů:

U zaměstnanců Objednatele identifikační a kontaktní údaje (jméno a příjmení, telefonní číslo, emailová adresa, titul), údaje spojené s pracovním zařazením zaměstnance (pracovní zařazení).

U ostatních fyzických osob identifikační a kontaktní údaje (jméno a příjmení, pohlaví, datum narození, telefonní číslo, emailová adresa, trvalý pobyt – kontaktní adresa, titul, číslo a typ účtu, bankovní instituce) - (dále jen „osobní údaje").

11.5. Osobní údaje budou Zhotovitelem zpracovávány a ukládány na serverech umístěných v sídle Zhotovitele.

11.6. Pokud Zhotovitel zpracovává na základě výslovného pokynu Objednatele osobní údaje, které tato smlouva v bodě 11.4 výslovně neuvádí, budou tyto nové osobní údaje zpracovávány za stejných podmínek.

11.7. Ustanovení tohoto článku smlouvy jsou účinná až do splnění všech povinností v souvislosti s ukončením zpracování osobních údajů dle této smlouvy.

11.8. Povinnosti Zhotovitele v souvislosti se zpracováním osobních údajů:

- Zhotovitel se zavazuje přijmout vhodná technická a organizační opatření podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27.04.2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (dále jen „GDPR"), které se na něj jako na Zhotovitele vztahují a plnění těchto povinností na vyžádání doložit Objednateli;
- Zhotovitel neprodleně informuje Objednatele, pokud jsou podle jeho názoru určité pokyny Objednatele v rozporu s účinnými právními předpisy;
- Zhotovitel může předávat osobní údaje do třetí země nebo mezinárodní organizaci ve smyslu GDPR pouze na základě zvláštního pokynu Objednatele. Je-li takovéto předání založena na povinnosti vyplývající z práva Unie nebo členského státu, které se na Objednatele vztahuje, informuje Zhotovitel Objednatele o tomto právním požadavku před předáním, ledaže by tyto právní předpisy toto informování zakazovaly z důležitých důvodů veřejného zájmu;
- Zhotovitel je povinen zajistit, aby se osoby oprávněné zpracovávat osobní údaje zavázaly zachovávat mlčenlivost ve vztahu ke všem osobním údajům, které zpracovává na základě této smlouvy, a rovněž tak o bezpečnostních opatřeních, jejichž zveřejnění by ohrozilo zabezpečení osobních údajů;
- Zhotovitel může do zpracování zapojit podzhotovitele pouze na základě předchozího písemného souhlasu Objednatele;
- Zhotovitel se zavazuje s těmito podzhotoviteli uzavřít smlouvu zajišťující dodržování práv a povinností stanovených touto smlouvou, zvláště pak povinnosti mlčenlivosti a zajištění bezpečnosti osobních údajů a poskytnutí dostatečných záruk pro zavedení stejných technických a organizačních opatření podzhotovitelem;
- Zhotovitel je dále povinen zohlednit povahu zpracování, být Objednateli nápomocen prostřednictvím vhodných technických a organizačních opatření pro splnění Objednatelovy povinnosti reagovat na žádost o výkon práv subjektů údajů dle GDPR;
- Zhotovitel je povinen být Objednateli nápomocen při zajišťování souladu s povinnostmi podle článku 32 až 36 GDPR, a to při zohlednění povahy zpracování informací, jež má Zhotovitel k dispozici. V případech, kdy povaha věci vyžaduje informování Objednatele ze strany Zhotovitele, informuje Zhotovitel Objednatel bez zbytečného odkladu;
- Zhotovitel je povinen umožnit Objednateli a jím pověřené osobě, během běžné pracovní doby Zhotovitele, provést v sídle Zhotovitele kontrolu dodržování povinností týkajících se zpracování osobních údajů vyplývajících z této smlouvy, a to do 3 měsíců od jejího ukončení;

- Po ukončení zpracování osobních údajů podle této smlouvy je Zhotovitel povinen poskytnout Objednateli všechna zařízení obsahující osobní údaje, pokud je to možné, a vymazat všechny zpracovávané osobní údaje ze všech svých systému nebo databází, včetně vymazání všech záložních kopií, s výjimkou, kdy uchovávání vyžadují právní předpisy, nebo k tomu dal písemný souhlas Objednatel.

11.9. V případě, že Zhotovitel zpracuje osobní údaje nad rámec vymezený touto smlouvou/doloženými pokyny Objednatele, považuje se ve vztahu k takovému zpracování za správce. Pokud tímto zpracováním nad rámec vymezený smlouvou/doloženými pokyny Objednatele vznikne Objednateli škoda, je Zhotovitel povinen škodu uhradit.

Článek 12 - Vlastnická práva a užívací práva

12.1. Vlastnické právo k jednotlivým částem díla a veškerým dokumentům, předaným Zhotovitelem Objednateli na základě smlouvy, nabývá okamžikem jejich předání Zhotovitelem Objednateli stát a Objednatel současně získává odpovídající právo hospodaření ve smyslu zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů.

12.2. K výsledkům činnosti Zhotovitele v souvislosti s plněním smlouvy, které jsou autorským dílem ve smyslu ust. § 2 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, Zhotovitel ve smyslu ust. § 2634 občanského zákoníku poskytuje k takovému autorskému dílu jako celku nebo k jeho jednotlivým částem ke dni vzniku takového autorského díla Objednateli oprávnění jej užít – licenci, a to výhradní, neodvolatelnou, umožňující všechny způsoby užití autorského díla, potřebné pro naplnění účelu smlouvy a pokračování plnění navazující na tuto smlouvu, a v množstevním rozsahu tomuto účelu přiměřenému, s územním rozsahem vymezeným územím České republiky a časovým rozsahem omezeným na dobu trvání majetkových autorských práv k autorskému dílu, včetně možnosti zásahu do autorského díla, a to i prostřednictvím třetích osob, možnosti udělení podlicence a možnosti licenci převést na třetí osobu. Pro vyloučení pochybností platí, že cena veškerých licencí poskytnutých na základě tohoto článku je již zahrnuta v ceně díla. Objednatel či jeho právní nástupce nejsou povinni licenci využít.

12.3. V případě licence dle předcházejícího odstavce se Zhotovitel s ohledem na význam a způsob použití výslovně zříká práva licenční smlouvu vypovědět dle ust. § 2370 občanského zákoníku a práva odstoupit od licenční smlouvy pro změnu přesvědčení dle ust. § 2382 občanského zákoníku.

12.4. Vzhledem k tomu, že výsledkem činnosti zhotovitele je komplexní architektonické dílo, ve věci požadavků na provedení změn majících dopad na vzhled Díla, např. důvodu adaptace na obchodní a provozní zvyklosti Objednatele, budou strany postupovat s cílem nalézt kompromisní řešení mezi návrhem Objednatele a architektonickým návrhem Zhotovitele.

12.5. Objednatel bude v prezentačních materiálech souvisejících s Dílem řádně uvádět jméno příp. logo Zhotovitele (Architekta) s uvedením role Zhotovitele na přípravě Díla dle této smlouvy. Objednatel umožní po dobu výstavby prezentaci jména a loga Architekta na místě realizace Stavby. Jméno a logo Architekta bude na tabuli označení Stavby uvedeno bezprostředně pod, anebo za označením Objednatele.

12.6. Zhotoviteli (Architektovi) náleží právo Dílo prezentovat. V prezentovaných materiálech bude Zhotovitel řádně uvádět jméno, příp. logo Objednatele. Nedohodnou-li se strany jinak, nebo pokud nejde o materiály již zveřejněné Objednatelem, má Zhotovitel (Architekt) právo Dílo prezentovat nejdříve ode dne nabytí právní moci stavebního povolení.

Článek 13 - Odstoupení

13.1. Kromě jiných důvodů, vyplývajících z právních předpisů, je Objednatel oprávněn odstoupit od smlouvy v případě podstatného porušení smlouvy, jestliže:

13.1.1 Zhotovitel je v prodlení s provedením plnění nebo části plnění delším než 30 dní;

13.1.2 Zhotovitel porušuje jakoukoliv svou povinnost dle smlouvy, pokud závadný stav z důvodu na straně Zhotovitele trvá i po 15 dnech ode dne písemného upozornění Objednatele na tuto skutečnost;

13.1.3 3 Zhotovitel nesplní svou povinnost poskytnout záruku za odstranění vad díla dle čl. 7 nebo nesplní svoji povinnost udržovat po celou dobu provádění díla v platnosti některou z objednatelem vyžadovaných pojistných smluv;

13.1.4 Z okolností je zjevné, že Zhotovitel není schopen pokračovat v provádění činností nebo Zhotovitel písemně vyrozumí Objednatele v rozporu se smlouvou, že nebude pokračovat v provádění činností;

13.1.5 Zhotovitel nesplní výzvu k odstranění některé z vad díla;

13.1.6 Zhotovitel poruší závazek, že poddodavatelé budou poskytovat plnění dle smlouvy pouze v rozsahu dle čl. 10.4 nebo postoupí práva či povinnosti ze smlouvy bez písemného souhlasu Objednatele;

13.1.7 Nastane u Zhotovitele některá z níže uvedených skutečností:

- úpadek nebo hrozící úpadek dle zákona č. 182/2006 Sb., o úpadku a způsobech jeho řešení (insolvenční zákon)
- podá dlužnický návrh na zahájení insolvenčního řízení
- byl konkurs zrušen proto, že majetek byl zcela nepostačující pro uspokojení věřitelů
- bylo proti Zhotoviteli zahájeno exekuční řízení nebo nařízen výkon rozhodnutí
- byl zrušen s likvidací nebo bez likvidace
- dojde k jakémukoliv jinému úkonu nebo události, které by měly podobný efekt jako kterýkoli z uvedených úkonů nebo událostí.

13.1.8 Zhotovitel, osoba na straně Zhotovitele nebo zástupce Zhotovitele se souvislosti s plněním smlouvy dopustí trestného činu úplatkářství nebo přijetí úplatku.

13.1.9 Jakékoli prohlášení Zhotovitele dle smlouvy se ukáže nepravdivým.

13.1.10 Zhotovitel neoznámí Objednateli ani do 30 dnů po ukončení činnosti některé z oprávněných osob, která byla uvedena jako člen odborného personálu dodavatele, nebo osoby, která pro účel hodnocení byla Zhotovitelem navržena v Nabídce Zhotovitele a která splnila minimální úroveň kvalifikace.

13.1.11 Zhotovitel měl být vyloučen z účasti ve výběrovém řízení.

13.1.12 Zhotovitel před zadáním veřejné zakázky předložil údaje, dokumenty vzorky nebo modely, které neodpovídaly skutečnosti a měly nebo mohly mít vliv na výběr dodavatele.

13.2. Nastane-li kterákoli z událostí nebo okolností, uvedených v odst. 13.1, může Objednatel odstoupit od smlouvy písemným oznámením Zhotoviteli, které nabude účinnosti dnem doručení Zhotoviteli.

13.3. Rozhodnutí Objednatele odstoupit od smlouvy nemá vliv na uplatnění jiných práv Objednatele podle smlouvy, která mají dle své povahy trvat i po tomto odstoupení.

13.4. Zhotovitel se zavazuje, že dnem, kdy nabyde účinnosti odstoupení od smlouvy:

13.4.1 přestane provádět veškeré další práce kromě těch, k nimž dal Objednatel pokyn pro ochranu života, zdraví nebo majetku nebo pro bezpečnost díla,

13.4.2 předá veškerou vyhotovenou dokumentaci,

13.4.3 vrátí Objednateli veškeré podklady a věci, které od něho za účelem provádění činností převzal.

13.5. Zhotovitel bere na vědomí a souhlasí, že po odstoupení může Objednatel dokončit činnosti a/nebo zařídit, aby tak učinily jiné osoby. Objednatel a tyto osoby pak mohou využít plnění Zhotovitele nebo v jeho zastoupení.

13.6. Ke dni účinnosti odstoupení od smlouvy má Zhotovitel právo na úhradu těch částí plnění, které byly realizovány do okamžiku účinnosti odstoupení a nebyly Zhotoviteli zaplaceny, přičemž se použijí ceny uvedené v čl. 5.2 této Smlouvy. Zhotovitel nemá právo na úhradu za ty části plnění, které byly provedeny vadně.

Článek 14 – Kontroly

14.1. Zhotovitel se zavazuje poskytnout Objednateli či osobám pověřeným Objednatelem a dalším pověřeným kontrolním orgánům veškerou součinnost, včetně předložení dokladů souvisejících s plněním zakázky, při provádění kontroly Objednatele, Zhotovitele či poddodavatelů ze strany kontrolních orgánů ČR (OIP, DI, DÚ, NKÚ, SFDI, FÚ, MD, MF aj.) v případě úhrady nákladů z národních zdrojů a v případě úhrady nákladů z rozpočtu Evropské unie kromě výše uvedených kontrolních orgánů ČR i kontrolních evropských orgánů - Evropská komise, Evropský úřad pro boj proti podvodům (OLAF) a Evropský účetní dvůr, případně další agentury dle příslušného dotačního programu a zavazuje se respektovat Objednatelem, nebo jím pověřenou osobou či kontrolním orgánem určený postup a metodiku kontroly, zejména postupy, které jsou stanoveny v předpisech Evropského společenství pro ochranu finančních zájmů Evropských společenství proti zpronevěře a jiným nesrovnalostem (v případě úhrady nákladů z rozpočtu Evropské unie).

14.2. Zhotovitel se zavazuje, že umožní zaměstnancům státní organizace Správa železnic a Státního fondu dopravní infrastruktury kontrolu efektivního využívání finančních prostředků na té části díla, která je financována a placena z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Tato kontrolní činnost musí probíhat v rozsahu kompetencí daných zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, v platném znění.

14.3. Zhotovitel se zavazuje na výzvu Objednatele poskytnout součinnost při výkonu finanční kontroly podle zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), v platném znění.

14.4. Zhotovitel není oprávněn provést jednostranný zápočet pohledávky a není oprávněn postoupit jakoukoliv pohledávku vůči Objednateli ani její část, vzniklou na základě smlouvy třetí osobě bez předchozího písemného souhlasu Objednatele. Finanční prostředky poskytované na základě této smlouvy Zhotoviteli nemohou být předmětem výkonu práv třetích osob.

Článek 15 – Uveřejnění

15.1. Tato smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu poslední smluvní stranou a účinnosti dnem uveřejnění v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), v platném znění (dále jen „ZRS").

15.2. Zaslání smlouvy správci registru smluv k uveřejnění v registru smluv zajišťuje Objednatel. Nebude-li tato smlouva zaslána k uveřejnění a/nebo uveřejněna prostřednictvím registru smluv, není žádná ze smluvních stran oprávněna požadovat po druhé smluvní straně náhradu škody ani jiné újmy, která by jí v této souvislosti vznikla nebo vzniknout mohla.

15.3. Smluvní strany souhlasí se zveřejněním údajů o identifikaci smluvních stran, předmětu smlouvy, jeho ceně či hodnotě a datu uzavření této smlouvy.

15.4. Smluvní strany výslovně prohlašují, že údaje a další skutečnosti uvedené v této smlouvě, vyjma částí označených ve smyslu následujícího odstavce této smlouvy, nepovažují za obchodní tajemství ve smyslu ust. § 504 občanského zákoníku (dále jen „obchodní tajemství"), a že se nejedná ani o informace, které nemohou být v registru smluv uveřejněny na základě ust. § 3 odst. 1 ZRS.

15.5. Jestliže smluvní strana označí za své obchodní tajemství část obsahu smlouvy, která v důsledku toho bude pro účely uveřejnění smlouvy v Registru smluv znečitelněna, nese tato smluvní strana odpovědnost, pokud by smlouva v důsledku takového označení byla uveřejněna způsobem odporujícím ZRS, a to bez ohledu na to, která ze stran smlouvu v registru smluv uveřejnila. S částmi smlouvy, které druhá smluvní strana neoznačí za své obchodní tajemství před uzavřením této smlouvy, nebude Objednatel jako s obchodním tajemstvím nakládat a ani odpovídat za případnou škodu či jinou újmu takovým postupem vzniklou. Označením obchodního tajemství ve smyslu předchozí věty se rozumí doručení písemného oznámení druhé smluvní strany Objednateli obsahujícího přesnou identifikaci dotčených částí smlouvy, včetně odůvodnění, proč jsou za obchodní tajemství považovány. Druhá smluvní strana je povinna výslovně uvést, že informace, které označila jako své obchodní tajemství, naplňují současně všechny definiční znaky obchodního tajemství, tak jak je vymezeno v ust. § 504 občanského zákoníku, a zavazuje se neprodleně písemně sdělit Objednateli skutečnost, že takto označené informace přestaly naplňovat znaky obchodního tajemství.

15.6. Osoby uzavírající tuto smlouvu za smluvní strany souhlasí s uveřejněním svých osobních údajů, které jsou uvedeny v této smlouvě, spolu se smlouvou v registru smluv. Tento souhlas je udělen na dobu neurčitou.

Článek 16 - Závěrečná ustanovení

16.1. Pokud není v této smlouvě stanoveno jinak, platí pro právní vztahy z ní vyplývající příslušná ustanovení obecně závazných právních předpisů České republiky, zejména občanského zákoníku.

16.2. Tuto smlouvu lze uzavřít výhradně písemně s podpisy na jedné listině. Tuto smlouvu je možné měnit, doplňovat nebo rušit pouze v téže formě, v jaké byla tato smlouva uzavřena, nebo ve formě přísnější, a to prostřednictvím vzestupně číslovaných dodatků, které budou uzavírány osobami v postavení stejném jako při uzavření této smlouvy. Vylučuje se ujednání, které by změnilo ustanovení o zákazu změny závazku v jiné než písemné formě. Změnu tohoto ustanovení lze provést jen písemně.

16.3. Smluvní strany se dohodly, že možnost zhojení nedostatku písemné formy právního jednání se vylučuje a že neplatnost právního jednání, pro které si smluvní strany sjednaly písemnou formu, lze namítnout kdykoli. Mezi smluvními stranami tak neplatí ust. § 582 odst. 1 první věta a odst. 2 občanského zákoníku.

16.4. Smluvní strany podpisem této smlouvy vylučují, že při právním styku mezi smluvními stranami se přihlíží k obchodním zvyklostem. Obchodní zvyklosti tak nemají přednost před ustanoveními zákona dle ust. § 558 odst. 2 občanského zákoníku.

16.5. Veškerá práva a povinnosti vyplývající z této smlouvy přecházejí, pokud to povaha těchto práv a povinností nevylučuje, na právní nástupce smluvních stran. Zhotovitel není oprávněn převést jakákoliv práva nebo povinnosti či jejich část na třetí osobu bez předchozího písemného souhlasu Objednatele.

16.6. Žádné úkony či jednání ze strany Objednatele nelze považovat za příslib uzavření smlouvy nebo dodatku k ní. V souladu s ust. § 1740 odst. 3 občanského zákoníku Objednatel nepřipouští přijetí návrhu na uzavření smlouvy s dodatkem nebo odchylkou, s čímž druhá smluvní strana podpisem smlouvy souhlasí.

16.7. Pokud se kterékoli ujednání této smlouvy stane nebo bude shledáno neplatným nebo právně nevymahatelným, nebude to mít vliv na platnost a právní vymahatelnost ostatních ustanovení této smlouvy. Smluvní strany se zavazují nahradit neplatné nebo právně nevymahatelné ustanovení novým, platným a právně vymahatelným ustanovením, které je svým obsahem nejbližší účelu neplatného či nevynutitelného ustanovení, a to do 30 dnů od výzvy kterékoli ze smluvních stran.

16.8. Dle ust. § 630 odst. 1 občanského zákoníku si smluvní strany podpisem této smlouvy sjednávají promlčecí lhůtu v délce trvání 15 let, pokud není touto smlouvou stanoveno v některých případech jinak.

16.9. Ve smyslu ust. § 1765 odst. 2 a § 2620 odst. 2 občanského zákoníku přebírá Zhotovitel podpisem této smlouvy nebezpečí změny okolností.

16.10. Smluvní strany stvrzují, že při uzavírání této smlouvy jednaly a postupovaly čestně a transparentně a zavazují se tak jednat i při plnění této smlouvy a veškerých činnostech s ní souvisejících. Každá ze smluvních stran se zavazuje jednat v souladu se zásadami, hodnotami a cíli compliance programů a etických hodnot druhé smluvní strany, pakliže těmito dokumenty dotčené smluvní strany disponují, a jsou uveřejněny na webových stránkách smluvních stran (společností).

16.11. Smluvní strany potvrzují, že uzavření této smlouvy je výsledkem jednání smluvních stran a každá ze smluvních stran měla příležitost ovlivnit obsah této smlouvy.

16.12. Tato smlouva je vyhotovena elektronicky ve formátu PDF/A v min. verzi PDF/A-2 a podepsána zaručeným elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu pro elektronický podpis nebo kvalifikovaným elektronickým podpisem, každý elektronický obraz smlouvy má platnost originálu.

16.13. Součástí této smlouvy jsou následující Přílohy:

Příloha č. 1 – Specifikace díla

Příloha č. 2 – Mezinárodní sankce

V Praze
Za objednatele:

[redacted]
11.06.2024 09:29
Podepsáno elektronicky

.....

[redacted]
ředitel
Stavební správy západ
Správa železnic, státní organizace

V Praze
Za zhotovitele:

[redacted]
Podepsal: [redacted]
Datum: 2024.06.05 15:59:06 +02'00'

.....

Ing. arch. Jakub Cigler
předseda představenstva

JAKUB CIGLER ARCHITEKTI a.s.

Příloha č. 1 - Specifikace díla

Příloha č. 2 – Mezinárodní sankce

1. Mezinárodní sankce

1.1. Zhotovitel prohlašuje, že:

- on, ani žádný z jeho poddodavatelů, či jiné osoby, které se budou podílet na plnění Smlouvy, nejsou osobami, na něž se vztahuje zákaz zadání veřejné zakázky ve smyslu § 48a ZZVZ,
- on, ani žádný z jeho poddodavatelů nebo jiných osob, jejichž způsobilost byla využita ve smyslu evropských směrnic o zadávání veřejných zakázek, nejsou osobami dle článku 5k nařízení Rady (EU) č. 833/2014 ze dne 31. července 2014 o omezujících opatřeních vzhledem k činnostem Ruska destabilizujícím situaci na Ukrajině, ve znění pozdějších předpisů, jimž se zakazuje zadat nebo dále plnit jakoukoli veřejnou zakázku nebo koncesní smlouvu spadající do oblasti působnosti směrnic o zadávání veřejných zakázek, jakož i čl. 10 odst. 1, 3, odst. 6 písm. a) až e), odst. 8, 9 a 10, článků 11, 12, 13 a 14 směrnice 2014/23/EU, článků 7 písm. a) až d), článku 8, čl. 10 písm. b) až f) a písm. h) až j) směrnice 2014/24/EU, článku 18, čl. 21 písm. b) až e) a písm. g) až i), článků 29 a 30 směrnice 2014/25/EU a čl. 13 písm. a) až d), f) až h) a j) směrnice 2009/81/EC, a hlavy VII nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU, Euratom) 2018/1046 následujícím osobám, subjektům nebo orgánům, nebo pokračovat v jejich plnění s následujícími osobami, subjekty a orgány,
- on, ani žádný z jeho poddodavatelů nebo jiných osob, jejichž způsobilost byla využita ve smyslu evropských směrnic o zadávání veřejných zakázek, nejsou osobami dle článku 2 nařízení Rady (EU) č. 269/2014 ze dne 17. března 2014, o omezujících opatřeních vzhledem k činnostem narušujícím nebo ohrožujícím územní celistvost, svrchovanost a nezávislost Ukrajiny, ve znění pozdějších předpisů, a dalších prováděcích předpisů k tomuto nařízení Rady (EU) č. 269/2014 anebo osobami dle čl. 2 nařízení Rady (ES) uvedeném v odstavci 1.4 této smlouvy (dále jen „Sankční seznamy").

1.2.Je-li Zhotovitelem sdružení více osob, platí výše podmínky dle této Přílohy také jednotlivě pro všechny osoby v rámci Zhotovitele sdružené, a to bez ohledu na právní formu tohoto sdružení.

1.3 Přestane-li Zhotovitel nebo některý z jeho poddodavatelů nebo jiných osob, jejichž způsobilost byla využita ve smyslu evropských směrnic o zadávání veřejných zakázek, splňovat výše uvedené podmínky dle této Přílohy, oznámí tuto skutečnost bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 3 pracovních dnů ode dne, kdy přestal splňovat výše uvedené podmínky, Objednateli.

1.4 Zhotovitel se dále zavazuje postupovat při plnění této Smlouvy v souladu s Nařízením Rady (ES) č. 765/2006 ze dne 18. května 2006 o omezujících opatřeních vzhledem k situaci v Bělorusku a k zapojení Běloruska do ruské agrese proti Ukrajině, ve znění pozdějších předpisů, a dalších prováděcích předpisů k tomuto nařízení Rady (EU) č. 269/2014.

1.5 Zhotovitel se dále ve smyslu článku 2 nařízení Rady (EU) č. 269/2014 ze dne 17. března 2014, o omezujících opatřeních vzhledem k činnostem narušujícím nebo ohrožujícím územní celistvost, svrchovanost a nezávislost Ukrajiny, ve znění pozdějších předpisů, zavazuje, že finanční prostředky ani hospodářské zdroje, které obdrží od Objednatele na základě této Smlouvy a jejích případných dodatků, nezpřístupní přímo ani nepřímo fyzickým nebo právnickým osobám, subjektům či orgánům s nimi spojeným uvedeným v Sankčních seznamech, nebo v jejich prospěch.

1.6 Ukáží-li se prohlášení Zhotovitele dle odstavce 1.1 této Přílohy jako nepravdivá nebo poruší-li Zhotovitel svou oznamovací povinnost dle odstavce 1.3 nebo některou z povinností dle odstavců 1.4 nebo 1.5 této Přílohy, je Objednatel oprávněn odstoupit od této Smlouvy. Zhotovitel je dále povinen zaplatit za každé jednotlivé porušení povinností dle předchozí věty, s výjimkou oznamovací povinnosti dle odstavce 1.3 této Přílohy, smluvní pokutu ve výši 300.000 Kč. Zhotovitel je dále povinen zaplatit za každé jednotlivé porušení oznamovací povinnosti dle odstavce 1.3, smluvní pokutu ve výši 100.000 Kč. Ustanovení § 2004 odst. 2 Občanského zákoníku a § 2050 Občanského zákoníku se nepoužijí.

SPRÁVA ŽELEZNIC

Příloha č. 1

Specifikace díla

Studie nástavby administrativního domu k objektu ŽST Praha-Bubny

„Administrativní budova Správy železnic v ŽST Bubny“

Datum vydání: 1.3.2024

OBSAH

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA 3

1.1 Předmět díla 3

1.2 Rozsah a členění Dokumentace 3

1.3 Umístění stavby 4

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ 4

2.1 Podklady a dokumentace 4

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI 4

3.2 Všeobecně 5

3.3 Nástupiště 5

3.4 Pozemní stavební objekty 5

4. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY 5

5. PŘÍLOHY 5

1. SPECIFIKACE PŘEDMĚTU DÍLA

1.1 Předmět díla

1.1.1 Předmětem Díla **„Studie nástavby administrativního domu k objektu ŽST Praha-Bubny"** je:

a) **zhotovení Konceptu návrhu stavby (koncepční studie)**, který bude zpracován pro určení podoby nové administrativní budovy tvořící nástavbu ŽST Praha-Bubny.

1.1.2 Dále uváděný pojem **„Dokumentace"** v této Specifikaci díla se rozumí zpracování příslušného stupně dokumentace / projektové dokumentace dle povahy díla.

1.1.3 Cílem díla je návrh administrativní budovy, který je v souladu se zájmy SŽ, odpovídá nárokům moderních budov, naplňuje vize z dokumentu: „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží" a bude zajišťovat odpovídající prostředí pro zaměstnance Správy železnic, státní organizace, vč. plné bezbariérovosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Budova bude zohledňovat i možnost budoucího komerčního využití části administrativních prostor.

1.2 Rozsah a členění Dokumentace

1.2.1 Koncept návrhu „Studie nástavby administrativního domu k objektu ŽST Praha-Bubny" bude v následujícím rozsahu:

- Vypracování studie v následujících částech:
  - Architektonicko-stavební řešení
  - Koncepce Požárně bezpečnostního řešení
  - Koncepce konstrukčního řešení
  - Koncepce TZB (vodovod, kanalizace, topení, chlazení, VZT, silnoproudy, slaboproudy)
  - Koncepce inženýrských sítí
  - Dopravní řešení, garáže
  - Dopravní řešení vnější
  - Sadové úpravy zpevněné plochy

Výstup ze studie bude obsahovat textovou a výkresovou část, bilance a 3D výstupy (vizualizace).

Základní soupis předpokládaných výstupů:

Textová část:

- Popis záměru a jeho stavebně technického řešení
- Popis koncepce technologických systémů
- Popis koncepce požárně bezpečnostního řešení
- Bilance ploch
- Základní bilance potřeby TZB
- Bilance dopravy v klidu
- Předběžný rozpočet podle m^2 a m^3.

Výkresová část

- Situace záměru (Architektonická)
- Situace širších vztahů
- Situace vnějšího dopravního řešení
- Koordinační situace

- Půdorysy jednotlivých nadzemních pater
- Řezy
- Pohledy
- Půdorysy suterénů s rozmístěním parkovacích stání, vjezdu atd.
- Koncepční prověření objektu z pohledu požadavků na počet zaměstnanců (program Objednatele)
- Koncepce společných prostor (hlavní lobby)
- Koncepce řešení návaznosti na objekt ŽST Bubny – návaznosti na vestibuly
- Základní koncepce řešení fasád objektu
- Výkresy k návrhu koncepce sadových úprav

Grafická část:

- Objemová vizualizace
- 3D vizualizace záměru (4 ks)
- Schémata související s návrhem
- Referenční materiály k jednotlivým kapitolám

1.3 Umístění stavby

1.3.1 Stavba bude probíhat na trati 120.

Údaje o stavbě	
Označení (S-kód)	S631500650
Kraj	Praha
Okres	Praha
Katastrální území	Holešovice [730122]
Správce	OŘ Praha

Administrativní budova bude tvořit nástavbu nad ŽST Praha-Bubny a bude vycházet z jejího půdorysné průmětu. Prvky fasády mohou z půdorysu ŽST vystupovat, ale nemělo by dojít k výraznému přesahu.

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

2.1 Podklady a dokumentace

2.1.1 Dokumentace pro stavební povolení a projektová dokumentace pro provádění „Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)", zpracovatel: METROPROJEKT Praha a.s., 08/2021

2.1.2 Územní rozhodnutí čj.: MČ P7 175140/2019/SU/Vm ze dne 14.11.2019

2.1.3 Stavební povolení čj.: DUCR-68061/22/Lj ze dne 3.11.2022

2.1.4 Standard služeb architekta (2017)

2.1.5 Stavební program DKS

3. KOORDINACE S JINÝMI STAVBAMI

3.1.1 Součástí plnění předmětu díla je i zajištění koordinace s připravovanými, aktuálně zpracovávanými, investičními akcemi a stavbami již ve stádiu realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací, a to i cizích investorů.

3.1.2 Koordinace musí probíhat zejména s níže uvedenými investicemi a opravnými pracemi:

a) Přestavba stávající výpravní budovy ŽST na nové využití – „Památník ticha"

3.2 Všeobecně

3.2.1 Koncept zohlední vydané ÚR a SP a v jeho mezích se bude pohybovat.

3.2.2 Budoucí výstavba Administrativní budovy bude probíhat za provozu ŽST Praha-Bubny, proto musí návrh adekvátně zohlednit limity z toho vyplývající. Návrh nesmí dlouhodobě znemožňovat kolejový provoz.

3.2.3 Administrativní budova nebude žádným způsobem propojena s kolejovým provozem v ŽST Praha-Bubny.

3.3 Nástupiště

3.3.1 Vstupy do Budovy mohou být propojeny s nástupišti ŽST.

3.4 Pozemní stavební objekty

3.4.1 Požadavky na nový stav

- Stavební program dle vzoru Dopravního komplexu Smíchov je přílohou této Specifikace díla.
- Koncept bude respektovat návrh ŽST Praha-Bubny, jejíž výstavba je naplánován do konce roku 2025.

4. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY A PŘEDPISY

4.1.1 Zhotovitel se zavazuje provádět dílo v souladu s obecně závaznými právními předpisy České republiky a EU, technickými normami a s dokumenty a vnitřními předpisy Objednatele (směrnice, vzorové listy, TKP, VTP, ZTP apod.), vše v platném znění.

4.1.2 Objednatel umožňuje Zhotoviteli přístup ke svým vnitřním dokumentům a předpisům a typové dokumentaci na webových stránkách:

www.spravazeleznic.cz v sekci „O nás / Vnitřní předpisy / odkaz Dokumenty a předpisy" (https://www.spravazeleznic.cz/o-nas/vnitrni-predpisy-spravy-zeleznic/dokumenty-a-predpisy) a **https://typdok.tudc.cz/ v sekci „archiv TD"**.

Pokud je dokument nebo vnitřní předpis veřejně dostupný je umožněno jeho stažení. Ostatní dokumenty a vnitřní předpisy jsou poskytovány v souladu s právními předpisy na základě podané žádosti na níže uvedených kontaktech:

Správa železnic, státní organizace
Centrum telematiky a diagnostiky
Odbor servisních služeb, OHČ
Jeremenkova 103/23
779 00 Olomouc

nebo e-mail: **typdok@spravazeleznic.cz**
kontaktní osoba: paní Jarmila Strnadová, tel.: 972 742 396, mobil: 725 039 782
Ceníky: https://typdok.tudc.cz/

5. PŘÍLOHY

5.1.1 Požadavky na stavební program (PSP).

5.1.2 Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, 09/2022, MD, SŽ, SFDI.

5.1.3 Standard služeb architekta (2017).

Centrála Správy železnic

P02. Stavební program

SPRÁVA ŽELEZNIC

P02. Stavební program

Vize Stavebního programu

Stavební program je efektivním nástrojem pro splnění prostorových, provozních, technických a environmentálních potřeb Správy železnic s cílem rozvíjet týmovou spolupráci zaměstnanců formou neuzavřených, avšak ne zcela otevřených prostor ve vhodném uspořádání. Prostor, které efektivně a přitom náležitě slouží všem zaměstnancům a návštěvníkům, a které naplňují poslání a zosobňují Správu železnic.

Cíle Stavebního programu

- Pro tvorbu návrhu jasně definovat veškeré potřeby Správy železnic na novou budovu Centrály s cílem umožnit účastníkovi Soutěže určitou tvůrčí kreativitu tak, aby jeho celková koncepce odpovídala svým pojetím nejnovějším trendům a době dokončení záměru;
- Potřeby jsou definovány konkrétními údaji a hodnotami;
- Ztotožnění se účastníka Soutěže s těmito údaji a jejich naplnění;
- Jasně definovat zásadní vertikální uspořádání části VIP prostor: GŘ (nejvyšší patro) a náměstků GŘ v nižších patrech. Očekává se, že tyto prostory budou obsluhovány výtahem s kontrolovaným přístupem.

Uvedený stavební program vychází z organizační struktury Správy železnic, která je rozvedena v organigramu v příloze **P02**. Zadavatel očekává, že soutěžní návrh bude tento program respektovat a míra jeho naplnění bude předmětem hodnocení soutěžní poroty.

Rozmístění Generálního ředitelství a Organizačních jednotek do objektů "A, B, C" není striktně předepsané, stejně tak jako počet navržených objektů. Vymezená plocha objektu "A" nemusí být zastavěna. Zadavatel předpokládá a očekává umístění GŘ do jednoho z objektů, s možností propojení s dalšími objekty (při respektování Regulace, uvedené v příloze P06). Alespoň jeden vjezd do garáží by měl být do objektu, kde budou umístěny prostory GŘ s vyhrazenými parkovacími místy.

Objekt Generálního ředitelství Správy železnic

Vedení organizace v současnosti tvoří 5 úseků GŘ s 875 zaměstnanci.

- Úsek generálního ředitele („Úsek GŘ")
- Úsek ekonomického náměstka
- Úsek náměstka pro modernizaci dráhy
- Úsek náměstka pro provozuschopnost dráhy
- Úsek náměstka pro řízení provozu

Podle celkové koncepce se v objektu požaduje navrhnout následující prostory, tak aby v celém komplexu zůstaly zachované funkční a provozní vazby. Všechny plochy jsou uvedeny v čisté podlahové ploše (ČPP) a jsou doporučující. Níže jsou uvedené požadavky na kanceláře, flexi prostory, zasedací místnosti vč. Specifických společných prostor (např. HUB, sociální schodiště, platformy, apod.) a ostatní prostory. Nejsou uvedené požadavky na hygienické a sociální zázemí, koridory, komunikace, schodiště, výtahy (kromě výtahu s kontrolovaným přístupem), technické prostory a parkoviště. Jejich umístění a velikost bude navržena podle celkových kapacit objektu.

- **Úsek generálního ředitele**
- doporučuje se umístění v nejvyšším ustupujícím patře s venkovními terasami
- výtah s kontrolovaným přístupem pro ředitele odborů a náměstky Úseku GŘ

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
-	-	-	

- **Ředitelé odborů O10, O17, O26, O27**
- s ohledem na organizační vazbu úseku ředitelů odboru O10, O17, O26 a O27 na Úsek GŘ by měl úseku ředitelů odboru O10, O17, O26 a O27 být umístěn na stejném patře jako Úsek GŘ
- požadavek na samostatné kanceláře pro ředitele, vedoucí odborů a sekretariát

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
-	-	-	

- **Ředitelé odborů O19, O25, O30**
- požadavek na samostatné kanceláře pro ředitele, vedoucí a sekretariát
- s ohledem na organizační vazbu na Úsek GŘ by úsek ředitelů odboru O19, O25 a O30 měl být umístěn o patro níže než Úsek GŘ

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]		
[redacted]	[redacted]	-	
		-	

- **Dohledové centrum sítě (DCS) vč. zázemí**

- s ohledem na organizační vazbu na Úsek GŘ by úsek DCS měl být umístěn o patro níže než Úsek GŘ

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
-	-	-	

- **Úsek náměstka pro řízení provozu (NŘP)**

- s ohledem organizační vazbu na Úsek GŘ by úsek NŘP měl být umístěn o patro níže než Úsek GŘ

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	

[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
-	-	-	

- **Úsek ekonomického náměstka (EN)**
- umístění mimo nejvyšší patra

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	

[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
-	-	-	

- **Úsek náměstka pro provozuschopnost dráhy (NPS)**
- umístění mimo nejvyšší patra

místnost	počet	m²	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
-	-	-	

- **Úsek náměstka pro modernizaci dráhy (NM)**

- umístění mimo nejvyšší patra

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
-	-	-	

- **Vstupní podlaží objektu GŘ**

Místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
-	-	-	

Objekt organizačních jednotek Správy železnic

Bude obsahovat 5 organizačních jednotek s celkem 443 zaměstnanci.

- Stavební správa západ (SSZ)
- Centrum telematiky a diagnostiky (CTD)
- Centrum sdílených služeb (CSS)
- Správa železniční geodézie (SŽG)
- Hasičský záchranný sbor (HZS)

Podle celkové koncepce se v objektu požaduje navrhnout následující prostory, tak aby v celém komplexu zůstaly zachované funkční a provozní vazby. Všechny plochy jsou uvedeny v ČPP a jsou doporučující. Níže jsou uvedené požadavky na kanceláře, flexi prostory, zasedací místnosti a ostatní prostory. Nejsou uvedené požadavky na hygienické a sociální zázemí, koridory, komunikace, schodiště, výtahy a technické prostory. Jejich umístění a velikost bude navržena podle celkových kapacit objektu.

- **Stavební správa západ (SSZ)**

- základním posláním SSZ je plnit funkci investora staveb na železniční dopravní cestě
- umístění v nejvyšších patrech objektu OJ

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	

[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
-	-	-	

- **Správa železniční geodézie (SŽG)**

- SŽG spravuje veškerou dokumentaci všech činností SŽG a to v digitální i listinné formě, prostřednictvím geoinformačního systému SŽG.
- s ohledem na organizační vazbu by úsek SŽG měl být umístěn poblíž úseku SSZ

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
-	-	-	

- **Centrum telematiky a diagnostiky (CTD)**

- CTD zodpovídá za železniční telematiku, diagnostiku, technický servis a rozvoj v oblasti zajišťování provozuschopnosti železniční dopravní cesty včetně výkonu centrální správy železničního telekomunikačního majetku.
- umístění mimo nejvyšší patra

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	

[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
-	-	-	

- **Centrum sdílených služeb (CSS)**

- CSS zajišťuje komplexní služby a podporu pro všechny OJ Správy železnic

místnost	počet	m^2	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	

-	-	-	

- **Hasičský záchranný sbor (HZS)**

- HZS se dělí na aparát HZS a 14 jednotek PO dislokovaných v rámci celé České republiky

místnost	počet	m²	poznámka
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
-	-	-	

- **Vstupní podlaží objektu OJ**

místnost	počet	m²	poznámka
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	-	[redacted]
-	-	-	

Ostatní prostory

Podle celkové koncepce navrženého řešení se v objektech požaduje navrhnout následující prostory, a to takovým způsobem, aby v celém komplexu zůstaly zachované funkční a provozní vazby. Všechny plochy jsou uvedeny s výměrou v čisté podlahové ploše (ČPP) a jsou doporučující.

místnost	počet	m²	poznámka
[redacted]	-	[redacted]	[redacted]

[redacted]			[redacted]
[redacted]	-	-	[redacted]
[redacted]			
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	
[redacted]			
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]			
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]			
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
[redacted]			
[redacted]	-	-	[redacted]
[redacted]	-	-	[redacted]
[redacted]	-	-	[redacted]
[redacted]	-	-	[redacted]
[redacted]	-	-	
[redacted]			
[redacted]	-	-	[redacted]
[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
-	-	-	

Parkování

Potřeba parkovacích míst pro administrativní budovy vyplývá z platných PSP. Minimální požadovaný počet parkovacích míst je 350 míst (z toho min. 40x místo pro elektroauta).

Zadavatel požaduje tento počet parkovacích míst:

Jednotka	Počet celkem	
[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	
[redacted]	[redacted]	[redacted]
Celkem	[redacted]	

S ohledem na skladbu vozového parku Zadavatele se doporučuje alespoň 60% parkovacích míst navrhnout ve větší než standardní velikosti dle ČSN 736058, tj. větší velikosti než 2,5 m (základní šířka stání) x 5 m (délka stání) (z důvodu např. pohodlného výstupu z automobilu Škoda Octavia +).

Zadavatel dále požaduje alespoň 100 parkovacích míst pro kola, doplněných vhodným zázemím (šatna, sprcha). Prostor bude vhodně zabezpečen.

Další specifikace

- **HPP** = Hrubá podlahová plocha (Gross Floor Area (GFA): Je to plocha jednoho podlaží od vnější strany obvodových stěn, směrem dovnitř.

- **ČPP** = Čistá podlahová plocha (Net Floor Area (NFA): Je to plocha jednoho podlaží, do které neuvažujeme plochy vnitřních nosných konstrukcí, plochy vnějších konstrukcí (balkony, terasy), plochy obvodových konstrukcí a nevyužitelné plochy podlaží.

- **Sekretariát**

- samostatné místnosti sekretariátů budou kromě pracoviště sekretáře/sekretářky (2 osoby) obsahovat vhodně zabudovanou kuchyňskou linku (včetně dřezu, ledničky, myčky), přípravu na umístění multifunkčního zařízení (tiskárna), dostatek místa na kancelářské skříně, čekací zónu pro návštěvy (4 místa s křesílky a stolkem), odkládací místo (oděv, deštník, zrcadlo) a příruční sklad (uzamykatelná skříň nebo místnost).

- **Flexi prostor**

- ostatní kancelářský prostor je koncipován jako FLEXI (nikoli OPEN): při 7, resp. 8 m^2 na jednoho pracovníka je navrhován jako otevřený s tím, že v navazujícím procesu (Projekt interiéru) bude po

konzultacích prostor uspořádán (částečným) rozdělením příčkami. Z celkového uvedeného FLEXI prostoru lze očekávat takové rozdělení ve 20%, alternativně až v 60% této plochy. O konkrétní variantě bude rozhodnuto v dalších fázích projektu;
- u CSS se požaduje 8 m^2 na jednoho pracovníka.

- **Zasedací místnosti**
- konkrétní počty a velikosti jsou uvedeny v tabulce pro jednotlivé organizační jednotky a útvary. Jejich designová podoba bude předmětem projektu interiéru;
- doporučená velikost: pro 20 osob 30 m^2, pro 10 osob 18 m^2, pro 4 osoby 12m^2, tiché pracoviště max. 10m^2 (pro 2 osoby).

- **Společný prostor např. HUB, Koncept sociálních schodišť, platforem, apod.**
- společný prostor mimo vstupních prostor objektu/ů je vnímán jako HUB – místo pro setkávání a kooperaci a je nadstavbou zasedacích místností (ideálně se nachází na vertikální a horizontální spojnici pohybu po budově), kde se lidé scházejí, nejen procházejí, zastaví se, navazují kontakty, neformálně komunikují, podporují svoji kreativitu, přicházejí s nápady a to jim vytvoří podmínky efektivně a rychle/neformálně spolupracovat. Očekávají se 2 takové prostory na patře - 1 větší, 1 menší (u obou počítat se zázemím - kuchyňka, barpult vč. integrovaných nádob na třídění odpadu, prostor pro nápojové občerstvovací automaty, "phone boxy", apod.) – jedná se o příklad, je možno při pochopení požadavku Zadavatele přijít s jiným řešením ze strany účastníka Soutěže;
- společný prostor bude navržen s důrazem na jeho funkčnost. V každém prostoru je očekáván výrazný/dominantní prvek (konstrukční nebo interiérový s přihlédnutím k ceně a celkové sjednocující koncepci), který při několika takových prostorech v objektu umožní každý z nich od sebe odlišit a usnadnit tak orientaci po objektu a tím zvýšit jeho přehlednost (možno uvažovat např. s typickými prvky dráhy/železnice);
- očekává se minimalizace ploch chodeb (v tradičním pojetí) pro běžný průchod;
- doporučená/odhadovaná velikost: velký HUB 50 m^2 (20 míst k sezení bez sezení u případného baru), malý HUB 30 m^2 (15 míst k sezení bez sezení u případného baru).

- **WC, šatny, sprchy**
- velikost a kapacity navrhnout minimálně dle příslušných norem nebo uvedených počtů osob (jednotlivé provozní bloky mohou být genderově nevyvážené a je nutno s tímto počítat; poměr může být až 94/6, v obou směrech).

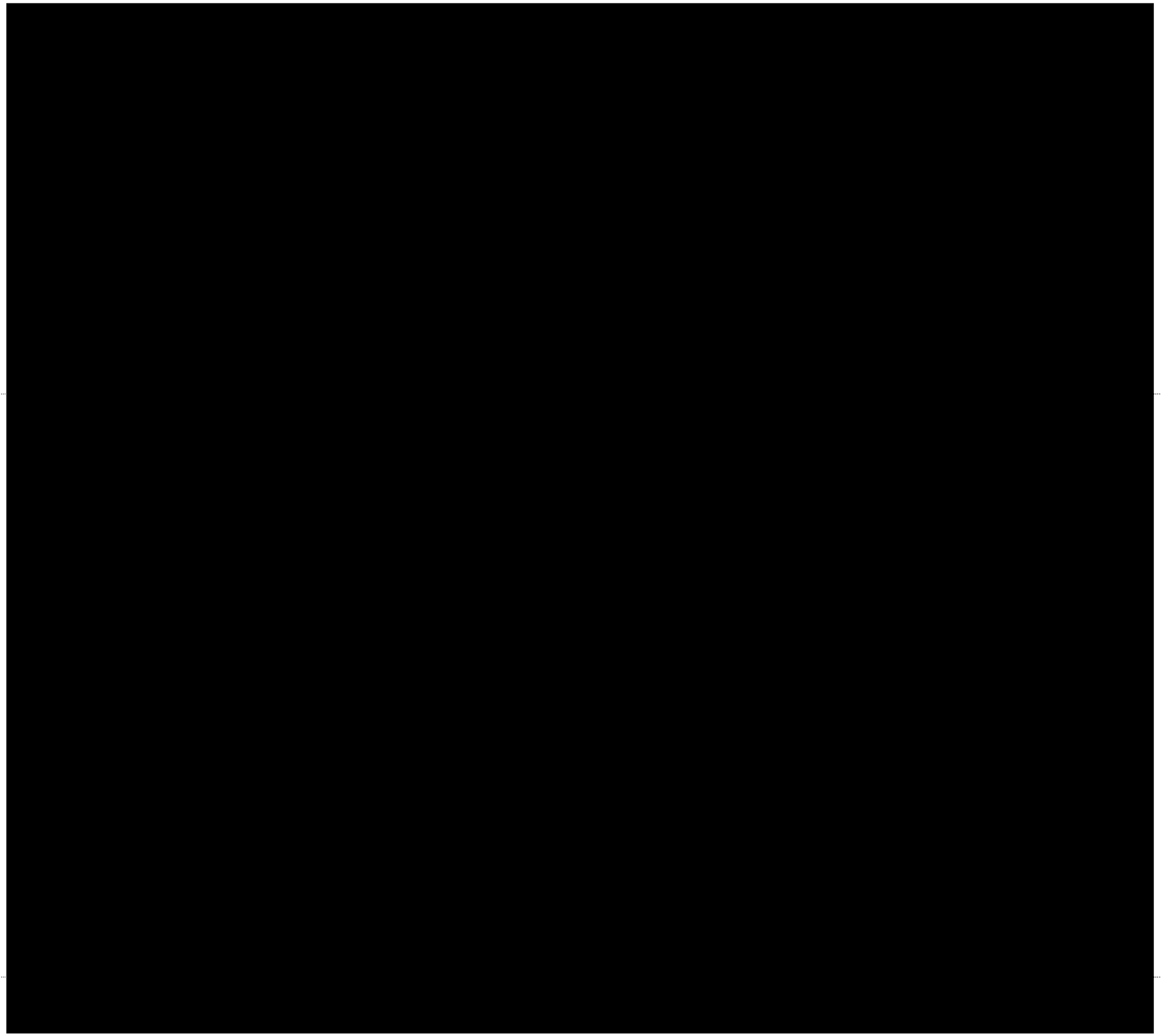
- **Školka/Baby sitting**
- předpokládá se „firemní školka, resp. baby sitting" pro děti zaměstnanců Správy železnic s kapacitou max. 2x24 dětí);
- oddělená denní místnost (herna, jídelna) a ložnice, šatny, wc, sklady a kanceláře vedení;
- venkovní zahrada alespoň 200 m^2.

- **Fitness**
- pouze pro zaměstnance Správy železnic;
- oddělená 1x samostatná posilovna a 1x samostatná tělocvična, zázemí - šatny, sprchy, wc, apod;
- optimální výměra 300 m^2.

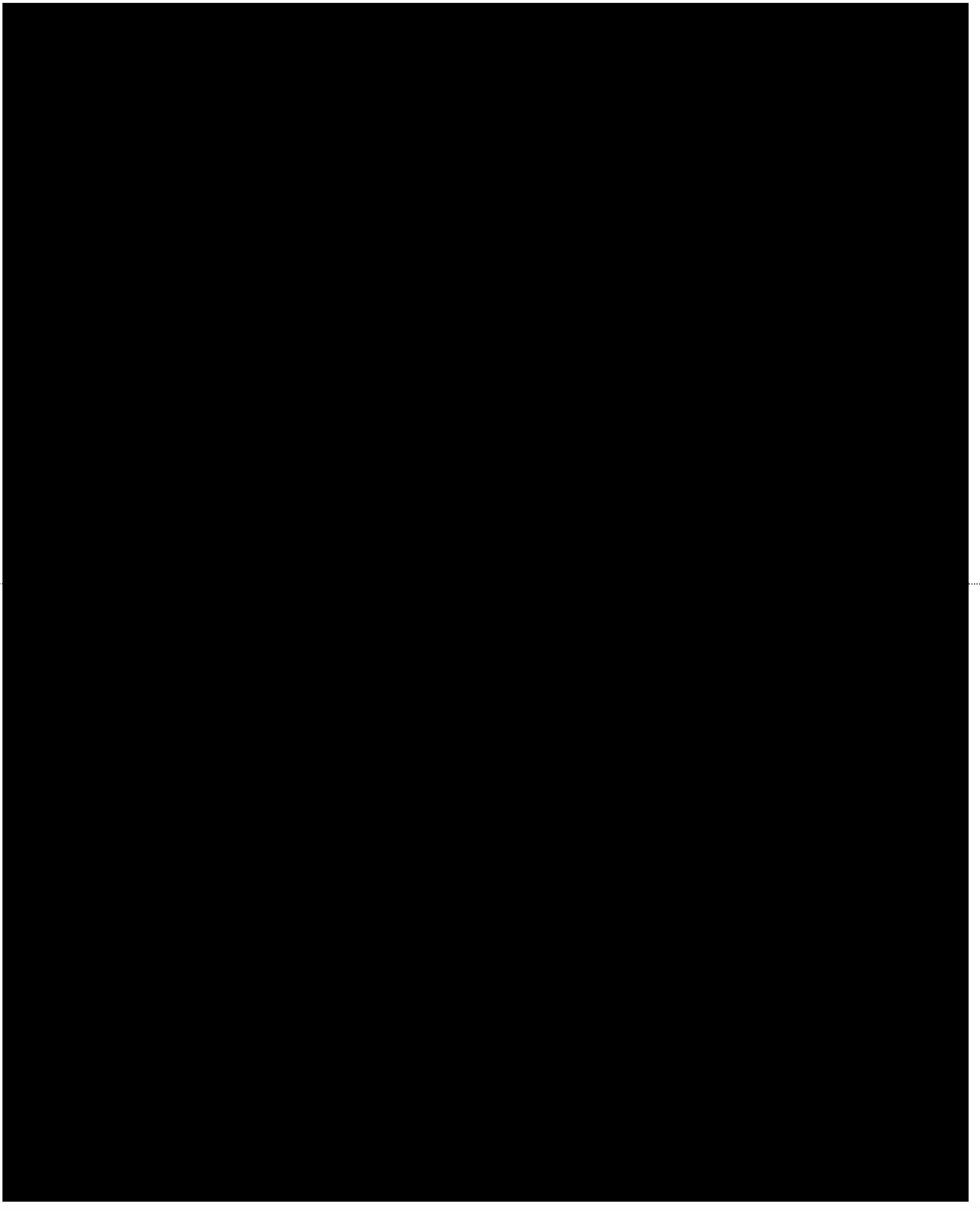
- **Dohledové Centrum sítě**
- dispozice a technická specifikace budou upřesněny pro dopracování studie v další fázi projektu. Předpokládá se 700m^2 (rovnoměrný tvar) s umístěním na patře GŘ minus 1.

Legenda MÍSTNOST Požadavek na samostatnou kancelář s doporučenou výměrou v m2. Pokud není uvedena, navrhout dle předpokládané kapacity.

MÍSTNOST Flexi prostor nebo HUB.



[redacted]



KONCEPCE PŘI NAKLÁDÁNÍ S NEMOVITOSTMI OSOBNÍCH NÁDRAŽÍ

Zpracovatel:

Ministerstvo dopravy
Správa železnic
Státní fond dopravní infrastruktury

Obsah

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

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

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

Přehled zkratek, definice pojmů

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

ÚZSVM	Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZP	Záměr projektu
NNO	Nestátní nezisková organizace
HMG	Harmonogram
Nádražní budovy	Budovy v dopravnách a zastávkách, které jsou svojí dispozicí určeny pro poskytování služeb cestujícím na železnici, provozovatelům drážní dopravy nebo slouží provozovateli dráhy. Cestující osobní železniční dopravy mají do určených částí těchto budov přístup (veřejně přístupné prostory) a k jejich provozování se vztahují povinnosti vyplývající z příslušných předpisů. Nádražní budovou se rozumí vedle vlastního objektu také související majetek, zejména inženýrské sítě, oplocení a další příslušenství, případně objekty tvořící s těmito nemovitostmi neoddělitelný celek.
Zařízení služeb	Tento pojem je vymezen v §2, odst. 9 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, následovně „Zařízením služeb se rozumí železniční stanice, odstavné koleje, čerpací stanice a jiná technická zařízení, která slouží k poskytování služeb bezprostředně souvisejících s provozováním drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální anebo na veřejně přístupné vlečce“. Rozsah služeb a členění zařízení služeb dále stanovuje vyhl. č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (pozn.: tato vyhláška je implementací Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru).
Osobní nádraží	Slouží k poskytování služeb spojených s provozováním osobní železniční dopravy a k zajištění provozování dráhy. Tvoří jej nádražní budovy popř. další nemovitosti, objekty a zařízení umožňující napojení na železniční či veřejnou infrastrukturu. Osobní nádraží může být zčásti nebo plně zařízením služeb.
Solitérní stavba osobního nádraží	Investiční akce, která řeší stavební zásahy jen do samostatné budovy (případně souboru budov) osobního nádraží včetně technické infrastruktury sloužící k provozu samotné budovy stavebně technického řešení přilehlých ploch (v technicky odůvodněných případech může zahrnovat i plochy nástupišť přiléhajících k nádražní budově, nemůže zahrnovat plochy nástupišť nepřiléhající k nádražní budově, nákladišť apod.) a také konstrukce, které jsou neoddělitelnou součástí samotné budovy. Solitérní 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: *dopravna s kolejovým rozvětvením, u dráhy speciální i bez kolejového rozvětvení, a se stanoveným rozsahem poskytovaných přepravních služeb*
Zastávka	Vyhláška 173/1995 Sb. dopravní řád drah: *označené místo na dráze, určené pro nástup a výstup cestujících do a z drážního vozidla, s omezeným rozsahem poskytovaných přepravních služeb*
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 počin a také nalezení jejich smysluplného využívání ve veřejném zájmu. Současně byla Koncepce zpracována s cílem transparentního stanovení účelnosti vynaložení veřejných finančních prostředků poskytovaných SFDI.

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

1 Vize osobních nádraží

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

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

Koncepce dále vychází a rozpracovává naplňování cílů stanovených dokumenty Evropské unie[1][2] a v národních strategických dokumentech[3][4][5][6][7].

Velký důraz je kladen na hospodárné, účelné a efektivní vynakládání finančních prostředků[8]. Z toho vyplývá snaha o maximální využití prostor osobních nádraží pro cestující, ale i pro vlastní potřeby provozovatele dráhy, a to nejen umístěním technologie pro provoz železniční dopravní cesty, ale rovněž pro nezbytné zázemí.

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

---

[1] BÍLÁ KNIHA - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (KOM(2011) 144 v konečném znění)
[2] Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050 (KOM(2011) 112 v konečném znění)
[3] Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050
[4] Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020
[5] Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025 s výhledem do roku 2030
[6] Státní energetická koncepce
[7] Národní akční plán čisté mobility
[8] ve smyslu Zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě

2 Legislativní a koncepční rámec

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

a) Dopravní politika ČR

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

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

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

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

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

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

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

Koncepce je v souladu především s níže uvedenými právními předpisy:

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

- § 17b odst. 1
- § 17b odst. 2

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

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

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

- § 20

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

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

Dle § 2 odst. 1 písm. **s**

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

- § 5 odst. 3

3 Kategorizace železničních stanic a zastávek

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

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

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

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

Kategorie je stanovena na základě výsledku výpočtu uskutečněného vzorcem:

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

kde jsou procentuálně zohledněny jednotlivé parametry:

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

k(P) - (počet nástupních hran)

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

k(S) - velikost železniční stanice nebo zastávky

k(I) - návaznost na další druhy dopravy

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

Kategorie jsou rozděleny dle hodnoty C do pěti skupin takto:

C > 4	Kategorie A
3 < C ≤ 4	Kategorie B
2 < C ≤ 3	Kategorie C
1,3 < C ≤ 2	Kategorie D
C ≤ 1,3	Kategorie E

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

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

3.1 Evidence parkovacích možností a podnětů

Správa železnic povede evidenci parkovacích možností a podnětů, v rámci železničních stanic a zastávek, sloužících 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 datovým zdrojem pro aktualizace 5. kritéria (I) Kategorizace železničních stanic a zastávek dle UIC CODE 180. Aktualizace evidence bude vydávána každoročně vždy k 15. 4. kalendářního roku ve formě veřejně dostupného dokumentu, zveřejněním na webových stránkách Správy železnic.

4 Správcovská a stavební činnost

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

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

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

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

4.1 Dohlédací a diagnostická činnost

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

Dohlédací a diagnostická činnost se dělí na:

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

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

<u>Běžné prohlídky</u>

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

Podrobné prohlídky

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

Mimořádné prohlídky

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

Revize

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

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

4.1.1 Synergie zaměstnanců Správy železnic

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

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

4.1.2 Synergie cestující veřejnosti

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

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

4.1.3 Synergie dopravců a objednavatelů dopravy

Nezanedbatelnou roli v prostředí drážní dopravy mají také jednotliví dopravci a objednavatelé dopravy. Správa železnic se periodicky, minimálně však jednou za kalendářní rok, dotáže všech dopravců a objednatelů dopravy na jejich podněty ke zlepšení železniční dopravy. Postup zpracování podnětů bude veden obdobně jako v kapitolách Synergie zaměstnanců Správy železnic a synergie cestující 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). Součást 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 záměru projektu, budou řešeny tak, aby v horizontu deseti let nebyl nutný žádný další stavební počin.

Morální (technologická)

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

Ekonomická

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

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

4.4 Opotřebení nemovitosti

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

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

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

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

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

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

4.5 Priority pro plánování

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

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

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

Seznamem se pro účely této Koncepce myslí PRRON.

4.5.1 Kategorie železniční stanice nebo zastávky (I)

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

4.5.2 Nádraží jako součásti realizovaných liniových staveb ŽDC (II)

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

4.5.3 Prevence vyloučení či omezení služeb (III)

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

4.5.4 Spolupráce s místními samosprávami popř. dopravci (IV)

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

4.5.5 Prevence nekontrolovaného rozvoje závad (V)

V případě zajištění provozuschopnosti nástupního bodu, eliminace ohrožení bezpečnosti nebo zvýšení budoucích nákladů bude stavební počin 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 počinů 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 dopravny a železniční sítě České republiky
II. **nádraží jako součásti realizovaných liniových staveb** železniční dopravní cesty (koridory, uzly);
III. **prevence vyloučení či omezení služeb** z důvodu havarijního provozního nebo stavebního stavu budovy osobního nádraží pro

- místa prodeje jízdních dokladů dopravců cestujícím
- čekací prostory pro cestující

IV. **spolupráce s místními samosprávami popř. dopravci** (návaznost na stavby ostatních druhů dopravy, P+R, B+R, K+R, integrované dopravní terminály, rekonstrukce přednádraží, apod.).
V. **prevence nekontrolovaného rozvoje závad** (řešení závad a poruch, esteticky problematických objektů).

4.6 Program rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží (PRRON)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.7 Analýza nádražních budov

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

		Význam objektu (V)						
		1 - 2	2 - 3	3 - 4	4 – 5	5 - 6	6 - 7	7 - 8
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 Správy železnic budou předpokládané stavební počiny evidované v PRRON (přehled akcí / staveb s přiřazenou alokací finančních prostředků z globálních položek) předloženy věcně příslušnému odboru Ministerstva dopravy, v souladu s postupem uvedeným ve směrnici MD č. V-1/2012 Směrnice pro rozpis globálních položek na přípravu staveb, k projednání, včetně předpokládané výše finanční alokace v jednotlivých globálních položkách pro následující rok.

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

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

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

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

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

4.9 Příprava podkladů pro zahájení přípravy

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

Obsahem podkladových materiálů bude zejména:

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

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

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

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

4.10 Investiční projekty nemovitostí

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.10.1 Novostavby

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

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

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

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

4.10.2 Architektonické soutěže

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

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

- u modernizací nádražních budov osobních nádraží
  - v krajských městech (hlavních nádražích krajských měst), nebo
  - v budoucnu obsluhovaných vlaky Rychlých spojení, nebo
  - v lokalitách, kde je třeba chránit krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa, tzn. ve smyslu § 6 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, registrované významné krajinné prvky či oblasti, nebo
  - v památkové rezervaci nebo památkové zóně ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, nebo v železničních stanicích a zastávkách, které jsou významným výchozím bodem pro dosažení těchto cílů cest nebo pro dosažení významných přírodních, kulturních či historických památek, nebo
  - pokud je stávající objekt památkově chráněn dle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů..

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

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

4.10.3 Rozvoj parkovacích ploch v přednádraží

4.10.3.1 Vyčíslení potřebného počtu parkovacích stání

Každý investiční projekt pro rekonstrukci nádražní budovy či železniční stanice, nebo zastávky bude obsahovat vyčíslení potřebného počtu parkovacích stání v souladu s touto Koncepcí. 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 Správa železnic.

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

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

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

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

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

4.10.3.2 Parkovací stání pro osobní automobily typu K+R

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

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

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

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

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

4.10.3.3 Parkovací plochy pro vozidla nehromadné veřejné dopravy

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

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

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

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

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

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

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

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

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

$$N_{ŽST} = O_o + P_o + P_{K+R}$$

po rozšíření:

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

kde:

- $N_{ŽST}$ celkový počet stání pro osobní automobily u železničních stanic a zastávek
- O_0 počet vyhrazených stání pro zaměstnance (pouze je-li Správy železnic investorem)
- P_Z počet zaměstnanců Správy železnic, případně smluvních nájemců budovy ON.
- k_Z součinitel počtu zaměstnanců
- P_0 počet parkovacích stání typu P+R
- P_C počet cestujících (uvažuje se polovina výhledového obratu cestujících stanovená např. dopravním modelem)
- k_A součinitel počtu odbavených cestujících (kritérium A)
- k_I součinitel redukce počtu stání obslužností lokality
- P_{K+R} počet parkovacích stání typu K+R pro krátkodobé stání osobních automobilů v závislosti na počtu nastupujících/vystupujících cestujících a velikosti stanice. Koeficient P_{K+R} se stanovuje na základě níže uvedené tabulky nejmenšího doporučeného počtu parkovacích míst v přestupních uzlech dle ČSN 73 6425-2.

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

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

kde:

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

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

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

kde:

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

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

Tabulka pro stanovení redukčního součinitele k_I dle parametru obslužnosti

Kritérium I	Kategorizace dle I	Redukční koeficient k_I		
		do 10 tis obyv.	do 50 tis obyv.	nad 50 tis obyv.
I ≤ 2	→ k(I) = 1	1	1	1
2 < I ≤ 6	→ k(I) = 2	1	0,8	0,6
6 < I ≤ 10	→ k(I) = 3	1	0,8	0,6
10 < I ≤ 15	→ k(I) = 4	1	0,4	0,25
I > 15	→ 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 < linek ≤ 10	> 10 linek
Návaznost na tramvaje, metro	není	≤ 2 linky	2 < linky ≤ 5	> 5 linek
Stanoviště taxi	není	-	je	-
Parkovací plochy pro automobily individuální přepravy	nejsou	≤ 100 stání	100 < stání ≤ 500	> 500 stání
Parkovací plochy pro kola a motocykly	není	≤ 100 stání	100 < stání ≤ 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, mikrobus)	3	5

4.10.3.5 Vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené

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

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

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

4.10.3.6 Motocyklové parkovací stání

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

4.10.3.7 Cyklistické parkovací stání

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

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

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

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

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

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

kde:

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

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

- K_K – je koeficient vyjadřující rozvinutost 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.

4.10.3.8 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 parkovaní

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

Dlouhodobé parkování

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

Parkování pro car-sharing

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

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

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

4.10.3.9 Dobíjecí zařízení pro elektromobily

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

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

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

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

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

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

4.10.4 Energetický management budovy

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

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

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

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

4.10.4.1 Redukce spotřebované energie na vytápění budovy

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

Doporučená opatření pro snižování spotřeby energií mohou být následující:

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

4.10.4.2 Řešení topných zdrojů v budově

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

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

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

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

4.10.4.3 Snižování elektro-energetické náročnosti budovy

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

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

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

4.10.4.4 Výroba energie z obnovitelných zdrojů

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

4.10.4.5 Nakládání s vodami v budově

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

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

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

4.11 Neinvestiční projekty - Opravy nemovitostí, údržba

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

Při tomto počinu 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 počin investiční nebo neinvestiční; tj. musí být jasně oddělena finanční potřeba na investice od finanční potřeby na opravy, údržbu či dohled.

4.13 Stavební připravenost nemovitostí

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

Funkce jsou rozděleny následujícím způsobem:

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

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

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

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

4.13.1 Využití spojené s provozováním dráhy

Pro využití spojené s provozováním dráhy je stavební připravenost zřejmá z odst. 3 § 2 zákona 266/1994 Sb. To znamená, že stavební připravenost je kompletní pro nastěhování vybavení a technologického zařízení. V rámci kolaudace správce dodává pouze vybavení přenosné typu hasicí přístroje, některé vybavení sociálních zařízení (držáky toaletního papíru, mýdelníky apod.). V rámci uvedení do užívání správce dodává další veškerý nábytek a vybavení, kromě nábytku 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/automatů prodeje jízdenek atd. (pozn.: stoly jsou součást nábytku a dodává je uživatel, součástí stavby je ale prodejní okénko, resp. přepážka, a to včetně zabezpečení). Pro řešení odbavení cestujících bude navrhováno přednostně řešení pomocí automatu s možným uvolněním části osobních pokladen pro další komerční využití, v případě stanic s nižším obratem cestujících může být navrhováno výhradně samostatně odbavení automatem bez zřízení osobních pokladen. Návrh automatu může být řešen ve spolupráci s integrovaným dopravním systémem. Řešení formy odbavení cestujících pak vyplývá především z požadavku objednatele dopravy nebo organizátora IDS. Svítidla, která jsou součástí stavby (stropní a nástěnná) jsou osazena. Zařizovací předměty v sociálních zařízeních jsou osazeny včetně baterií, nejsou osazeny např. kuchyňské linky v čajových kuchyňkách (tam je pouze vývod pro vodu a odpad). V rámci kolaudace budoucí uživatel nebo správce dodává pouze vybavení přenosné typu hasicí přístroje, některé vybavení sociálních zařízení (držáky toaletního papíru, mýdelníky apod.). V rámci uvedení do užívání uživatel dodává veškerý další nábytek a vybavení.

V 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 Využití spojené s provozováním ostatní dopravy

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

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

4.13.4 Komerční plochy bez vazby na provozování drážní dopravy

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

Připravenost typu A zahrnuje: čisté podlahy včetně finální krytiny v budoucí provozovně, vybudování kompletního sociálního zařízení včetně finálních povrchů (obklady, dlažby a bílá výmalba, dveře), finální členění prostorů příčkami, osazené výplně otvorů do vnějšího prostředí, funkční technické vybavení – elektroinstalace, rozvody vody včetně výtokových prvků v sociálním zařízení, osazené 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 výkladech jsou součástí dodávky uživatele dle jeho požadavků (pozn.: v tomto případě jde o tzv. zhodnocení budovy, pokud není smluvně dohodnuto, že tyto úpravy si nájemce odstraní po ukončení nájmu). Připouští se i varianta, že vstupní dveře a výklady jsou součástí architektonického řešení prostoru, v tomto případě jsou dodávkou stavby. Měření médií je zajištěno zpravidla podružnými měřidly, případně si nájemce zajistí osazení elektroměru.

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

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

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

4.13.5 Byty

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

Vzhledem k požadavkům vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, je nutné, aby byt obsahoval alespoň jednu záchodovou mísu a jednu koupelnu (§10, odst. 6). Tato vyhláška se sice vztahuje na stavby, které 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. V návaznosti na potřebu řešení pronajímání prostor může být stavební připravenost rozšířena o základní vybavení bytů (kuchyňská linka včetně digestoře, varné desky a trouby, základní svítidla a vnitřní dveře). Toto vybavení bude zajišťováno s ohledem k dosažení tržní konkurenceschopnosti při hledání nájemníka. Zajištění tohoto vybavení bude zohledněno v ceně nájemného.

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

4.14 Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi

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

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

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

4.15 Pravidla pro tvorbu, předkládání a schvalování záměrů projektů

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

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

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

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

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

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

4.15.1 Hodnocení ekonomické efektivnosti projektu

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

- Slovní hodnocení projektu;

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

4.15.2 Nedovolená veřejná podpora

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

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

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

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

5 Financování majetku

5.1 Zdroje

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

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

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

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

5.2 Zařízení služeb a součásti dráhy

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

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

Co se týká součástí dráhy ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších přepisů (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 šířeji 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 pak i budova jako celek. Pokud stavba ani částí neslouží činnostem dle ustanovení § 9 odst. 1 písm. i) stavebního a technického řádu drah, nejedná se již o stavbu dráhy, ale o stavbu na dráze ve smyslu ustanovení § 5 odst. 4 zákona o dráhách, a měla by být v souladu se závěry jednání ze dne 13. října 2017 konaném u 1. náměstka ministra dopravy prohlášena za zbytnou, přičemž následně bude postupováno dle kapitoly 4.14.

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

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

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

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

5.3 Příjmy

5.3.1 Komerční příjmy

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

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

Pro tuto 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.

5.3.2 Předpokládané komerční příjmy v letech

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

5.4 Činnosti zajišťované na nemovitostech osobních nádraží

Na nemovitostech osobních nádraží jsou zajišťovány následující činnosti:

- vybrané činnosti na zařízení služeb zajišťované Správa železnic: oprava a údržba pozemních staveb, zajišťující pravidelnou a včasnou péči o tyto stavby a zpomalující průběh fyzického opotřebení;
- činnosti vedoucí k zajištění provozní způsobilosti budov, např. údržba a revize zařízení a budov včetně inženýrských sítí, zajištění funkčního osvětlení, včetně informačních a zabezpečovacích systémů;
- zajištění oprav majetku po škodách a poškozeních, např. demolice, obnova zeleně a bezpečnostních prvků, řešení havarijních stavů, apod.
- rekonstrukce, modernizace, výstavba (včetně přípravy akcí a zajišťování 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 Správou železnic, avšak jejich zcizení by potencionálně mohlo přinést řadu těžko řešitelných problémů (např. zřízení ubytovny pro sociálně znevýhodněné osoby, byty atd.) tak také historické nemovitosti, které jsou z hlediska potřeb současné železnice naddimenzované, a které budou také využívány (pronajímány) i pro alternativní, s provozováním dráhy bezprostředně nesouvisející účely, ovšem v zájmu zachování funkcionality nádraží pro železniční potřeby. Za účelem zvýšení komfortu cestujících a případného zisku Správy železnic může být plánováno v lukrativních lokalitách vybudování nových prostor pro účely komerčního využití. Budování těchto prostor bude zohledňováno i v případě výstavby nových nádražních budov.

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

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

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

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

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

6.1 Rozdělení prostor nádražních budov

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

Základní popis parametrů při určování účelu prostor

I. **Potřeby a nároky provozovatele dráhy a zařízení služeb**
v rámci interního procesu jsou analyzovány potřeby provozovatele dráhy a zařízení služeb zvláště s ohledem na potřeby cestujících a pro umístění zaměstnanců a technologií;

II. **Velikost a dispoziční uspořádání budovy**
zásadním parametrem při posuzování účelu využití jsou stavebně technické parametry budovy a její dispozice;

III. **Význam železniční stanice nebo zastávky**
v rámci zohlednění kategorie železniční stanice a zastávky, významu železničního dopravního uzlu a s ohledem na zájmy cestujících jsou navrhovány možné prostory pro uspokojení potřeb dopravců ve vztahu k zabezpečení drážní osobní a nákladní dopravy a prostory pro provozovatele dodatkových komerčních služeb;

IV. **Zájem externích subjektů**
v rámci návrhu účelu využití může být zohledněn na základě místních znalostí i zájem externích subjektů a cestující veřejnosti např. dopravců, organizačních složek státu, municipalit, ostatních komerčních i nekomerčních subjektů.

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

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

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

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

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

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

6.2 Základní vybavení

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

Osobní nádraží musí být vybaveny:

a) nástupišti,

b) prostory pro cestující a jejich ochranu před povětrnostními vlivy,

c) bezbariérovým přístupem na nástupiště, včetně hmatového nebo akustického vyznačení přístupu k vlakům pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

d) osvětlením prostor pro cestující.

6.3 Vybavení v režimu zařízení služeb

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

Provozními součástmi železniční stanice jsou

a) informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů,

b) orientační značky o přístupu k vlakům,

c) čekárny pro cestující, úschovny zavazadel,

d) hygienická zařízení pro cestující,

e) parkoviště pro autobusy, osobní automobily a jízdní kola,

f) prostory pro služby prodeje cestovních a rezervačních dokladů,

g) prostory pro provozní zázemí těch zaměstnanců dopravců, kteří poskytují služby cestujícím v železniční stanici,

h) další prostory pro služby jednotlivých dopravců,

i) zdvihací plošiny nebo rampy na nástupišti a v železničních stanicích pro zajištění přístupnosti železniční dopravy pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace[2)],

j) místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí a

k) kolejiště pro sestavování vlaků a posun drážních vozidel.

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

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

***** lokality s obratem nad 600 cestujících denně

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Komerční služby

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

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

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

vysvětlivky:	*Z – ŽÁDOUCÍ* *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		
	Tiskoviny	Z	Z	Z	D	
	Knihovna	D	D			
péče o tělo a zdraví	Lékař	D	D	D		
	Lékárna	Z	D			
	Drogerie	Z	D			

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

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

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

6.5 Základní princip a postup při využívání nebytových prostor

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

Základní popis priorit pro využívání nebytových prostor

I. **provozovatel** železniční dopravní cesty a zařízení služeb;

II. **dopravce** osobní nebo nákladní drážní dopravy (pouze prostory související se zařízením služeb dle vyhlášky 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb;

III. **provozovatel dodatkových komerčních služeb** poskytovaných cestující veřejnosti;

IV. **veřejnost**;

V. **složky státu** (kancelářské či ostatní plochy), a to k pronájmu v gesci ÚZSVM nebo k pronájmu municipalitám.

VI. **kraje**, **obce** a **NNO**

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

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

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

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

6.5.1 Dopravcem provozujícím osobní nebo nákladní drážní dopravu

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

6.5.2 Provozovatelem dodatkových komerčních služeb poskytovaných cestujícím

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

6.5.2.1 Výše nájemného

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

6.5.2.2 Výběr nájemce

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

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

6.5.2.3 Doba nájmu

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

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

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

6.5.3 Veřejností

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

6.5.4 Složkami státu

V případě, že se nepodařilo nevyužité kancelářské nebo ostatní volné prostory obsadit vlastní kapacitou či komerčním nájemcem a vzhledem k veřejnému zájmu a přínosům může být nájemné nižší než nájemné v místě a čase obvyklé, stanovené ve výši nákladového nájemného na základě průměrných provozních nákladů na m^2. Finanční spolupodílení se na amortizaci budovy bude do nájemného připočítáváno individuálně podle společných zařízení a prvků budovy. Ekonomická bilance nemovitosti nemusí vycházet v dlouhodobém plánu kladně (započtení zisku), nicméně vždy musí být v tomto případě alespoň vyrovnanou.

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

6.5.5 Kraji, obcemi a NNO

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

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

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

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

6.6 Základní principy a postup při využívání bytového fondu

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

6.6.1 Výše nájemného

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

6.6.2 Výběr nájemce

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

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

6.6.3 Doba nájmu

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

7 Umisťování reklam a reklamních ploch, označení provozoven

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

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

Seznam použitých podkladů a literatury

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

STANDARD SLUŽEB ARCHITEKTA

Standard služeb architekta a jeho dokumentace pro navrhování staveb

Česká komora architektů
2017

část 1 – STAVBY

řeší i navazující terénní úpravy a zařízení

Obsah

Úvod 2
Projekční podklady 4
1. Příprava projektu 5
2. Návrh stavby 6
3. Projekt pro umístění stavby 7
4. Projekt pro povolení stavby 9
5. Projekt pro provádění stavby 11
6. Soupis prací a dodávek 13
7. Autorský dozor 14

Úvod

Česká komora architektů vydává standardy služeb jako metodický nástroj pro ustanovení vztahů mezi architektem a klientem v projekční praxi. Standardy by měly pomoci jak architektům, tak i klientům stanovit dobré podmínky spolupráce. Služby se člení do základních tří kapitol: služby standardní, nadstandardní a obstarávací. Mezi služby standardní patří ten nejnutnější základ práce architekta tak, aby stavba mohla být zdárně postavena. Služby nadstandardní představují poměrně širokou škálu úkonů od modelů přes vizualizace až po marketingovou dokumentaci a mnohé další podklady. Je na každém architektovi, aby z nastavených možností do své nabídky vybral, co jeho služby obsahují a co již nikoli. Smyslem soupisu Standardů služeb architekta je nejen rozdělení služeb do kapitol, ale i jejich vlastní vyjmenování, aby si architekt i klient dopředu navzájem určili, co má budoucí práce obsahovat, resp. jaké plnění může klient od architekta za stanovenou smluvní cenu očekávat. Samostatnou kapitolou je činnost obstarávací (nazývaná nepřesně inženýring). V této kapitole jde o obstarání veškerých vyjádření a stanovisek státní správy a samosprávy k projektové dokumentaci a obstarání povolení stavby, ať už se jedná o územní souhlas, územní rozhodnutí, stavební povolení či jiné rozhodnutí ve správním řízení. Postupem času se tato činnost stává více a více komplikovanou a je jistě účelné, aby si architekt s klientem předem pečlivě dohodl, jak bude celý proces probíhat a kdo co a jak zajistí. Neoddělitelnou součástí popisu jednotlivých fází služeb je i popis nutné součinnosti klienta, která je zásadní především v procesu povolování staveb.

Pro zdárné zpracování projektu jsou nutné kvalitní podklady. Úkolem architekta je podle druhu zakázky stanovit, které podklady jsou potřeba a v jakém rozsahu. Z hlediska smluvního plnění bývají projekční podklady obvykle vymezeny zvlášť od vlastního navrhování a projektování staveb.

Předpokládáme využití Standardů služeb architekta zejména při formulaci obsahu smluvních vztahů. Následující text vychází z předpokladu, že se naplní všechny fáze projektu postupně od začátku. Zejména u menších staveb, v budoucnosti možná i u větších, bude docházet ke sloučení fází územního řízení a stavebního povolení do jednoho sloučeného řízení. V tomto případě se obsahově vychází z podrobnosti vyšší úrovně, tj. stavebního povolení s přihlédnutí k požadavkům územního řízení. Pro projekční praxi je zásadní vydání prováděcího předpisu ke stavebnímu zákonu, vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění vyhl. č. 62/2013 Sb. (dále „vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb“), který určuje povinný obsah a rozsah projektové dokumentace pro veškeré stavby vyžadující úřední povolení a pravidla pro prováděcí dokumentaci staveb financovaných z veřejných rozpočtů. Pokud by z nějakého důvodu došlo k případu, že architekt začíná práci někde uprostřed procesu, například ve fázi územního rozhodnutí, musí si především zajistit autorská práva k předešlému dílu a vyhodnotit veškeré předchozí práce, zda nic nechybí.

Standardy služeb architekta navazují na program Kalkulačka, který nabízí on-line možnost vypočítat individuální cenovou nabídku (honorář) za vypracování autorizované stavební projektové nebo územně plánovací dokumentace. K vypočtené časové náročnosti si projekční kanceláře v rámci volné hospodářské soutěže stanoví vlastní hodinovou sazbu, kterou se násobí kalkulačkou vypočtená časová náročnost investorem požadovaných prací.

Práce na větších projektech je vždy prací týmovou. Standard práce architekta předpokládá, že architekt bude vedoucím projektu a bude spolupracovat s dalšími architekty a inženýry na zdárném návrhu stavby a provedení díla. Standard práce architekta je z hlediska plnění v souladu se Standardy služeb vydanými ČKAIT.

Projekční podklady

Na začátku veškerých prací jsou zapotřebí dobré podklady. Bez nich nelze zpracovat kvalitní návrh. Ideálem je, když jsou podklady kompletní již na úplném začátku. Je však možné některé doplnit až v průběhu práce na návrhu. Na velmi rozlehlém pozemku se například hydrogeologický průzkum provede až poté, co se dům v návrhu již hmotově usadí. Bývá zvykem, že projekční podklady zajišťují specializované firmy. Architekt by si na začátku práce měl s klientem podle typu zakázky vyjasnit, které podklady budou k návrhu potřeba. Architekt by měl klientovi také sdělit požadavky a rozsah v jednotlivých bodech a při vyhotovení zkontrolovat úplnost podkladů. Pokud projekční podklady objednává přímo architekt, je vhodné, aby si předem stanovil výši koordinační přirážky za jejich obstarání. Zejména u zaměření pozemku jsou vhodné podklady digitální ve vektorových formátech pro snazší využití ve fázi návrhu stavby.

Mezi projekční podklady patří zejména:

- geometrický plán,
- zaměření pozemku (polohopis a výškopis) včetně údajů od správců a majitelů technických sítí; zaměření výšek okolních budov a podstatných bodů v území,
- zaměření budov (v případě stavebních úprav),
- inženýrsko-geologický průzkum,
- hydrogeologický průzkum,
- pedologický a radonový průzkum,
- průzkum bludných proudů,
- biologický a dendrologický průzkum,
- krajinný průzkum,
- mapa záplavových území (vymezení hladiny Q20 a Q100),
- archeologický průzkum,
- fotodokumentace,
- pasportizace okolních staveb,
- dopravní průzkum (měření dopravní zátěže v území),
- měření hluku,
- stavebně technický průzkum,
- stavebně historický průzkum,
- meteorologické údaje,
- archivní materiály a rešerše.

Fáze služby:

1. Příprava projektu

V počáteční fázi se tříbí a upřesňují základní představy a očekávání o budoucím návrhu stavby. Obecně nejen v projekci platí, že dobré zadání bývá polovina úspěchu. Architekt by měl klientovi pomoci ujasnit si záměr a účel stavby. Měl by dohlédnout možné souvislosti chystané stavby v území a předběžně ověřit její vhodnost. Méně zkušeným stavebníkům by měl architekt pomoci předběžně vyhodnotit ekonomiku stavby a posoudit environmentální souvislosti. Výsledkem přípravy projektu by měl být podrobný stavební program včetně stanovení standardů stavby. Již při prvotních úvahách je zapotřebí předběžně stanovit například energetickou náročnost stavebního záměru, která se zásadně předurčí již v prvotních skicách, protože v pozdějších fázích projektování, kdy je stavba umístěna, již nelze měnit tvar domu. Stejně tak je užitečné předem stanovit standard stavby a úroveň její technické vybavenosti. V této fázi je též vhodné předběžně určit nutnost potřebných průzkumů a rozborů, případně dalších ověřovacích specializovaných studií nebo expertiz. Zejména u větších a složitějších staveb je vhodné smluvně oddělit zadání projektu od dalších fází, protože teprve při definici zadání se jednoznačně určí náročnost dalších projekčních prací, na jejichž podkladě lze lépe stanovit smluvní podmínky mezi architektem a klientem.

Služby architekta

Smluvní plnění fáze 1. příprava projektu zpravidla obsahuje činnost:

a) standardní

- zhodnocení vstupních údajů,
- soupis identifikačních údajů,
- posouzení záměru klienta, doporučení pro stavební program a zadání projektu (investiční záměr),
- předběžná analýza území stavby (prohlídka předpokládaného staveniště, zjištění regulačních podmínek území, ověření souladu záměru s platnou územně plánovací dokumentací),
- zhodnocení ekonomických a ekologických parametrů zadání,
- specifikace potřebných projekčních podkladů,
- specifikace předpokládaných projektových prací (předpokládané fáze služeb, profesní zastoupení);

b) nadstandardní

- sestavení investorského záměru (stavební program, způsob využití, velikosti, kapacity, provozní vazby, počty stavebních objektů, životnost stavby, harmonogram stavby a projektu),
- marketingový plán,
- studie proveditelnosti,
- finanční a ekonomická analýza (stavby a jejího následného provozu),
- posouzení záměru podle kritérií trvalé udržitelnosti staveb,
- zajištění potřebných podkladů (viz str. 4),
- informace o dotčených pozemcích KN;

c) obstarávací

- vyřízení žádosti o územně plánovací informaci[1] (podmínky pro využívání území, umístění stavby, ochranná pásma, stavební uzávěra),
- zjištění kapacitních možností a nároků na technickou a dopravní infrastrukturu (energie, voda, kanalizace, dopravní síť apod.),
- předjednání záměru u zásadních DOSS[2], na stavebním úřadě a s architektem města (resp. obce nebo urbanistických komisí).

Součinnost klienta

Ke zdárnému výkonu služby je nutná součinnost klienta zejména v těchto oblastech:

- předání dostupných podkladů,
- zajištění přístupu na pozemek (resp. stavbu),
- předání plné moci ke zjišťování potřebných údajů a zastupování investora,
- vyjasnění a upřesnění záměru,
- stanovení předpokládaných investičních nákladů,
- účast na předběžných jednáních na úřadech.

Dokumentace se obvykle předává 3× v tištěné podobě (formát A4) a digitálně ve formátu pdf.

[1] Podle § 21 SZ a § 2 vyhlášky č. 503/2006 Sb. ve znění vyhlášky č. 63/2013 Sb.

[2] Zejména územní plánování, životní prostředí a památková péče.

Fáze služby:

2. Návrh stavby

Vypracování návrhu stavby (studie) je prvním graficky znázorněným prostorovým vyjádřením záměru stavebníka. Dává mu konkrétní představu o koncepci řešení záměru (např. urbanistické, architektonické, dispoziční, provozní, konstrukční, technické, technologické, interiérové a materiálové). Z návrhu by mělo být jasné, jak je záměr zasazen do území, jaká je jeho hmota, vnitřní uspořádání, fasády a základní materiály. Jedná se o zásadní kreativní práci architekta, která je na začátku celého procesu navrhování stavby a zásadně předurčuje výslednou stavbu. Kvalitní stavba vždy vyžaduje souvislou práci architekta od konceptu k detailu, protože v návrhu stavby zůstávají detaily pouze naznačené. Návrh stavby zároveň ukazuje ekonomické a časové limity budoucí výstavby. Dalším hlavním účelem návrhu stavby je pomoci klientovi ve strategickém rozhodování a ověřování vhodnosti stavebního záměru v řešeném území. Návrh stavby je také možné již využít k předběžným konzultacím s dotčenými orgány a dalšími institucemi.

Služby architekta:

Smluvní plnění fáze 2. návrh stavby zpravidla obsahuje činnost:

a) standardní

- prověření a analýza přípravy projektu (fáze 1) a projekčních podkladů (viz str. 4),
- upřesnění cílových představ klienta,
- zpracování konceptu a skic,
- určení základního materiálového řešení,
- zpracování dokumentace návrhu stavby (zpráva, situace, půdorysy, řezy, pohledy)[3],
- zapojení speciálních profesí (např. statika, technologie, energetika) včetně jejich koordinace,
- předběžný rozpočet podle m^2 a m^3;

b) nadstandardní

- zpracování variant řešení a jejich vyhodnocení,
- podrobný návrh terénních a vegetačních úprav,
- odborné studie a rozbory (denní osvětlení, akustické studie, likvidace odpadů),
- vizualizace a animace,
- fyzický model,
- podrobný rozpočet stavebních a provozních nákladů stavby,
- zásady řešení energeticky úsporného návrhu stavby,
- příprava údajů pro posuzování vlivu stavby na životní prostředí,
- příprava údajů pro certifikaci stavby,
- marketingová dokumentace,
- studie proveditelnosti;

c) obstarávací

- předjednání dokumentace u zásadních DOSS, na stavebním úřadě a s architektem města (resp. obce nebo urbanistických komisí).

Součinnost klienta:

Ke zdárnému výkonu služby je nutná součinnost klienta zejména v těchto oblastech:

- upřesnění cílových představ,
- stanovení technických požadavků na stavbu (např. energetická náročnost stavby, preferovaný způsob vytápění, odběr energií, standard stavby apod.)[4],
- konzultace konceptu a jeho odsouhlasení,
- předání plné moci ke zjišťování potřebných údajů a zastupování investora,
- upřesnění předpokládaných investičních nákladů,
- účast na předběžných jednáních na úřadech.

Dokumentace se obvykle předává 3× v tištěné podobě (formát A4 až A2) a digitálně ve formátu pdf.

[3] Zejména otázka umístění stavby a jejího působení na okolí bude nejdůležitějším předmětem posuzování v dalších fázích, proto je vhodné jí od začátku věnovat dostatečnou pozornost.

[4] Přestože se definice zařízení budov objeví až v pozdějších fázích, je vhodné, aby se architekt předem klienta ptal, jaké např. preferuje stínění, protože to má vliv na návrh stavby stejně jako na způsob vytápění. Zcela zásadní je otázka energetické náročnosti stavby, která se propisuje do prvních skic a nejde ji úspěšně „naroubovat“ později.

Fáze služby:

3. Projekt pro umístění stavby

Projekt pro umístění stavby vychází z odsouhlasené dokumentace návrhu stavby a poskytuje dostatečné informace o konkrétním umístění stavby v dané lokalitě, o souladu s územně plánovací dokumentací a dává přehled o zabezpečení veřejných zájmů v daném území. Z dokumentace jednoznačně vyplývá polohopisné a výškové umístění stavby, vazby na okolní zástavbu. Projekt pro umístění stavby (resp. dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby) též stanoví koncepci napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu lokality a charakterizuje majetkoprávní vztahy budoucí výstavby. Na základě této dokumentace stavební úřad vydává územní rozhodnutí o umístění stavby, o změně využití území, o změně vlivu užívání stavby na území. Je možné zpracovat i společnou dokumentaci pro vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení. Projektová dokumentace musí vždy ve struktuře projektu obsahovat části A až E podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, s tím, že rozsah a obsah jednotlivých částí se přizpůsobuje druhu a významu stavby, jejímu umístění, stavebně technickému provedení, účelu využití, vlivu na životní prostředí a době trvání stavby.

Služby architekta

Smluvní plnění fáze 3. dokumentace k územnímu řízení zpravidla obsahuje činnost:

a) standardní

- stanovení podmínek pro dodržení souladu s fázemi 1 a 2,
- kontrola projekčních podkladů (viz str. 4)[5],
- upřesnění cílových představ klienta s ohledem na předchozí fáze,
- vypracování dokumentace pro územní řízení podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb (zprávy, situace, půdorysy, řezy, pohledy)[6], včetně koncepční koordinace všech profesí,
- zapracování připomínek veřejnoprávních orgánů a organizací, které se vyjadřují k dokumentaci pro územní řízení;

b) nadstandardní

- zpracování variant řešení a jejich vyhodnocení,
- zapracování dodatečných a změnových požadavků klienta,
- podrobný návrh terénních a vegetačních úprav,
- dokumentace EIA,
- odborné studie a rozbory (denní osvětlení, akustické studie, likvidace odpadů),
- upřesnění návrhu interiéru,
- vizualizace a animace,
- fyzický model,
- rozpočet stavebních a provozních nákladů stavby,
- příprava údajů pro posuzování vlivu stavby na životní prostředí,
- příprava údajů pro certifikaci stavby,
- marketingová dokumentace,
- studie proveditelnosti,
- zapracování úprav dokumentace po případném odvolacím řízení;

c) obstarávací

- obstarání dokladů a stanovisek veřejnoprávních orgánů a organizací potřebných pro vydání územního řízení (DOSS),
- zajištění vyjádření účastníků řízení,
- zajištění vyvěšení informace o zahájení územního řízení na pozemku,
- jednání o podmínkách o vynětí ze zemědělského půdního fondu,
- účast při jednáních v územním řízení,
- obstarání územního rozhodnutí včetně dalších se stavbou souvisejících rozhodnutí (např. kácení stromů, vodoprávní rozhodnutí, připojení na komunikaci, územní souhlasy),
- účast a spolupráce při odvolání proti vydanému územnímu rozhodnutí[7].

---

[5] Zejména je nutné ověřit výškové a polohové uspořádání, které se vydáním rozhodnutí o umístění stavby fixuje.

[6] Obsah a rozsah dokumentace je stanoven prováděcím předpisem ke stavebnímu zákonu – přílohou č. 1 vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb. Zpracování dokumentace pro územní řízení je vybranou činností ve výstavbě (§ 158 SZ) a od projektanta vyžaduje autorizaci ČKA nebo ČKAIT. Dokumentace obsahuje architektonicko-stavební část a projekty profesí podle typu a náročnosti stavby. V územním řízení se řeší umístění stavby, proto je nutné řešit zejména územní vztahy stavby k okolí včetně infrastruktury.

[7] Případné odvolání může zdržet projekt stavby i o mnoho let a pro architekta znamenat další náklady, proto je užitečné si s klientem předem vyjasnit, jak se bude v případě odvolání postupovat.

Součinnost klienta

Ke zdárnému výkonu služby je nutná součinnost klienta zejména v těchto oblastech:

- zajištění přístupu na pozemky a dotčené stavby,
- upřesnění cílových představ,
- stanovení technických požadavků na stavbu (např. energetická náročnost stavby, preferovaný způsob vytápění, odběr energií, standard stavby apod.)[8],
- konzultace konceptu a jeho odsouhlasení,
- předání plné moci ke zjišťování potřebných údajů a zastupování investora,
- upřesnění předpokládaných investičních nákladů,
- účast na jednáních u veřejnoprávních orgánů a organizací[9],
- jednání s účastníky územního řízení[10],
- úhrada správních poplatků.

Dokumentace se obvykle předává 7× v tištěné podobě (formát A4) a digitálně ve formátu pdf.

[8] Přestože se definice zařízení budov objeví až v pozdějších fázích, je vhodné, aby se architekt předem klienta ptal, jaké např. preferuje stínění, protože to má vliv na návrh stavby stejně jako způsob vytápění. Zcela zásadní je otázka energetické náročnosti stavby, která se propisuje do prvních skic a nejde ji úspěšně „naroubovat“ později.

[9] Při projednání dokumentace se řeší mimo jiné kapacitní potřeby plánované stavby a je zapotřebí obchodní jednání mezi klientem a poskytovatelem médií.

[10] Zejména v jednání se sousedy je role klienta obtížně zastupitelná.

Fáze služby:

4. Projekt pro povolení stavby

Hlavním účelem projektu pro povolení stavby je dostatečné definování stavby tak, aby stavební úřad mohl posoudit soulad s vydaným územním rozhodnutím, s obecnými technickými požadavky a s veřejným zájmem v dané lokalitě reprezentovaným mimo jiné závaznými stanovisky DOSS. Na základě projektu pro stavební povolení (resp. dokumentace pro vydání stavebního povolení) vydává stavební úřad stavební povolení. Projektová dokumentace musí vyhovět ustanovením stavebního zákona a ostatním zvláštním předpisům, např. požární ochrany, civilní ochrany apod. Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení musí vždy poskytovat jednoznačnou urbanistickou, architektonickou, konstrukční, dispoziční, provozní a materiálovou charakteristiku stavby. Na základě zpracované projektové dokumentace je možné zpřesnit odhad nákladů stavby, způsob provedení a časové možnosti budoucí výstavby. Projektová dokumentace pro ohlášení je zpracována jako projekt pro povolení stavby, přiměřeně charakteru, funkci a velikosti stavby. Projektová dokumentace musí vždy ve struktuře projektu obsahovat části A až E podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, s tím, že rozsah a obsah jednotlivých částí se přizpůsobuje druhu a významu stavby, jejímu umístění, stavebně technickému provedení, účelu využití, vlivu na životní prostředí a době trvání stavby. U drobných staveb je možné zpracovat „jednostupňovou" dokumentaci v podrobnosti až do úrovně dokumentace pro provádění stavby.

Služby architekta

Z hlediska smluvního plnění fáze 4. dokumentace ke stavebnímu povolení zpravidla obsahuje činnost:

a) standardní

- stanovení podmínek pro dodržení souladu s fází 3,
- kontrola projekčních podkladů (viz str. 4)[11],
- upřesnění cílových představ klienta s ohledem na předchozí fáze,
- zhodnocení územního rozhodnutí a jeho podmínek,
- vypracování dokumentace pro stavební povolení podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb (zprávy, situace, půdorysy, řezy, pohledy, terénní a vegetační úpravy)[12], včetně koncepční koordinace všech profesí,
- zapracování připomínek veřejnoprávních orgánů a organizací, které se vyjadřují k dokumentaci pro stavební povolení;

b) nadstandardní

- zpracování variant řešení a jejich vyhodnocení,
- zapracování dodatečných a změnových požadavků klienta,
- zapracování úprav dokumentace po případném odvolacím řízení,
- podrobný návrh terénních a vegetačních úprav,
- dokumentace EIA,
- odborné studie a rozbory (denní osvětlení, akustické studie, likvidace odpadů),
- dopravně inženýrská opatření,
- protokol o určení vnějších vlivů,
- upřesnění návrhu interiéru – projekt souborného řešení interiéru a komunikační grafiky, infodesignu, studie interiéru, vlajky, znaky, logo, světelné efekty, výtvarná díla,
- projekt souborného řešení akustiky,
- komplexní hodnocení budovy,
- speciální koordinační výkresy profesí,
- vypracování předběžných stavebně technických specifikací (tabulky),
- vypracování výkazů výměr,
- podrobný rozpočet stavebních a provozních nákladů stavby,
- organizace předběžné poptávky na stavbu a její zařízení,
- zpracování speciální dokumentace pro technologická zařízení,
- doplňování dokumentace nad rámec vyhlášky[13] podle výsledků případného odvolacího řízení,
- vizualizace a animace,
- fyzický model,

[11] Zejména je nutné ověřit výškové a polohové uspořádání, které se vydáním rozhodnutí o umístění stavby fixuje.

[12] Obsah a rozsah dokumentace je stanoven prováděcím předpisem ke stavebnímu zákonu – přílohou č. 4 a 5 vyhl. č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů. Zpracování projektové dokumentace je vybranou činností ve výstavbě (§ 158 SZ) a od projektanta vyžaduje autorizaci ČKA nebo ČKAIT. Dokumentace obsahuje architektonicko-stavební část a projekty profesí podle typu a náročnosti stavby.

[13] Vyhláška č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb.

- příprava údajů pro posuzování vlivu stavby na životní prostředí,
- příprava údajů pro certifikaci stavby,
- marketingová (obchodní a reklamní) dokumentace,
- studie proveditelnosti,
- zapracování úprav dokumentace při případném odvolacím řízení;

c) **obstarávací**

- obstarání dokladů a stanovisek veřejnoprávních orgánů a organizací potřebných pro vydání stavebního povolení (DOSS),
- zajištění vyjádření účastníků řízení,
- jednání o podmínkách o vynětí ze zemědělského půdního fondu,
- účast při jednáních ve stavebním řízení,
- obstarání stavebního povolení včetně dalších se stavbou souvisejících povolení a rozhodnutí (např. kácení stromů, vodoprávní rozhodnutí, připojení na komunikaci, územní souhlasy),
- účast a spolupráce při odvolání proti vydanému stavebnímu povolení[14].

Součinnost klienta

Ke zdárnému výkonu služby je nutná součinnost klienta zejména v těchto oblastech:

- zajištění přístupu na pozemky a dotčené stavby,
- upřesnění cílových představ,
- upřesnění technických požadavků na stavbu (např. energetická náročnost stavby, preferovaný způsob vytápění, odběr energií, standard stavby apod.)[15],
- konzultace konceptu dokumentace a jeho odsouhlasení,
- předání plné moci ke zjišťování potřebných údajů a zastupování investora,
- upřesnění předpokládaných investičních nákladů,
- účast na jednáních u veřejnoprávních orgánů a organizací[16],
- jednání s účastníky stavebního řízení[17],
- vyjádření k připomínkám účastníků řízení a DOSS,
- úhrada správních poplatků.

[14] Případné odvolání může zdržet projekt stavby i o mnoho let a pro architekta znamenat další náklady, proto je užitečné si s klientem předem vyjasnit, jak se bude v případě odvolání postupovat.

[15] Přestože se definice zařízení budov objeví až v pozdějších fázích, je vhodné, aby se architekt předem klienta ptal, jaké např. preferuje stínění, protože to má vliv na návrh stavby stejně jako způsob vytápění. Zcela zásadní je otázka energetické náročnosti stavby, která se propisuje do prvních skic a nejde ji úspěšně „naroubovat“ později.

[16] Při projednání dokumentace se řeší mimo jiné kapacitní potřeby plánované stavby a je zapotřebí obchodní jednání mezi klientem a poskytovatelem médií.

[17] Zejména v jednání se sousedy je role klienta obtížně zastupitelná.

Fáze služby:

5. Projekt pro provádění stavby

Fáze Projektu pro provádění stavby vychází ze schválené projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení. U staveb technické infrastruktury nevyžadujících stavební povolení ani ohlášení se vychází z dokumentace pro vydání územního rozhodnutí nebo územního souhlasu. Dokumentace je prohloubena a rozšířena do té míry, že jednoznačně definuje základní požadavky na kvalitu stavby (standard, kvalita materiálů a provedení). Projekt pro provádění stavby se zpracovává samostatně pro jednotlivé pozemní a inženýrské objekty a pro technologická zařízení. Projekt pro provádění stavby se zpracovává v podrobnostech umožňujících vypracovat soupis stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr. Projekt pro provádění stavby je podkladem pro realizační dokumentaci zhotovitele stavby, tzn. výrobní a dílenskou dokumentaci.
Na jejím základě je možné zpracovat soupis prací a dodávek a stavbu jednoznačně ocenit, vybrat zhotovitele stavby a uzavřít s ním smlouvu o dílo. Fáze č. 5 obsahuje též technické charakteristiky, popisky a podmínky provádění stavebních prací.
Projekt pro provádění stavby u staveb financovaných z veřejných zdrojů musí být zpracovaný tak, aby také splňoval požadavky zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Výkresy podrobností (detailů) zobrazují pro dodavatele závazné nebo tvarově složité konstrukce (prvky), na které klade projektant zvláštní požadavky a které je nutné při provádění stavby respektovat. Projekt pro provádění stavby musí vždy ve struktuře projektu obsahovat části A až E podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, s tím, že rozsah a obsah jednotlivých částí bude přizpůsoben druhu a významu stavby, jejímu umístění, stavebně technickému provedení, účelu využití, vlivu na životní prostředí a době trvání stavby. U drobných staveb je možné zpracovat „jednostupňovou" dokumentaci v podrobnosti až do úrovně dokumentace pro provádění stavby. Nenáročné stavby mohou být po dohodě mezi klientem, projektantem a dodavatelem stavby realizovány podle Projektu pro provádění stavby bez dalších montážních a dílenských výkresů.

Služby architekta

Z hlediska smluvního plnění fáze 5. dokumentace pro provádění stavby zpravidla obsahuje činnost:

a) standardní

- zhodnocení stavebního povolení a jeho podmínek,
- vypracování dokumentace pro provádění stavby podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb (architektonicko-stavební část a dokumentace technických a technologických částí stavby)[18] včetně koncepční koordinace všech profesí,
- v případě stavebních úprav vypracování dokumentace pro odstranění stavby včetně bouracích prací,
- definice veškerých materiálů a povrchů na základě vzorků a jejich odsouhlasení klientem (např. podlahy, střešní krytina, obkladačky, nátěry konstrukcí a výrobků atd.),
- specifikace výrobků pro stavbu (např. okna, dveře, truhlářské, zámečnické a klempířské výrobky),
- koordinace projektů jednotlivých profesí a zapracování do stavební dokumentace,
- osazovací plán včetně prvků exteriéru, mobiliáře, technologie založení a výsadbového materiálu (v případě krajinářských staveb);

b) nadstandardní

- zpracování variant řešení a jejich vyhodnocení,
- zapracování dodatečných a změnových požadavků klienta,
- koordinační výkresy profesí,
- provozní schémata,
- v architektonicko-stavební části detaily, podrobné výkresy atypických výrobků, spárořezy dlažeb a obkladů,
- v konstrukčně-statické části podrobné výkresy výztuže,
- vypracování výkazu výměr a soupisu prací, dodávek a služeb,
- návrh ocenění výkazu výměr a soupisu prací, dodávek a služeb,
- zpracování alternativních srovnávacích cenových podkladů,
- zpracování speciální dokumentace pro výběr zhotovitele,
- plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi[19],

[18] Obsah a rozsah dokumentace je stanoven prováděcím předpisem ke stavebnímu zákonu – přílohou č. 6 vyhl. č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, ve znění pozdějších předpisů. Zpracování Projektu pro provádění stavby je vybranou činností ve výstavbě (§ 158 SZ) a od projektanta vyžaduje autorizaci ČKA nebo ČKAIT. Dokumentace obsahuje architektonicko-stavební část a projekty profesí. Součástí standardní dokumentace pro provádění stavby není dokumentace pro pomocné práce a konstrukce, výrobní a dílenská dokumentace, dokumentace výrobků dodaných na stavbu, výkresy prefabrikátů, podrobné výkresy výztuže a montážní dokumentace. Pokud je nutno zpracovat některou z těchto dokumentací, jde vždy o součást dokumentace dodavatele stavby. Součástí standardní fáze č. 5 není dokumentace zařízení staveniště.

- dodavatelská dokumentace stavby,
- výrobní, dílenská a montážní dokumentace,
- příprava údajů pro certifikaci stavby,
- projekt technického řešení interiéru a komunikační grafiky včetně informačních znaků, log, světelných efektů a výtvarných děl,
- projekt souborného řešení prostorové akustiky,
- komplexní hodnocení budovy,
- vizualizace a animace,
- fyzické modely,
- obchodní a marketingová dokumentace;

c) **obstarávací**

- kontrola stanovisek a podmínek ze stavebního řízení a jejich promítnutí do dokumentace.

Součinnost klienta

Ke zdárnému výkonu služby je nutná součinnost klienta zejména v těchto oblastech:

- účast na koordinačních jednáních,
- odsouhlasení navrženého technického řešení stavby,
- odsouhlasení výběru koncových prvků a zařízení,
- odsouhlasení výběru materiálů a povrchových úprav,
- odsouhlasení užitných vlastností materiálů a prvků.

[19] Zpracování plánu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi upravuje nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů, v příloze č. 5

Fáze služby:

6. Soupis prací a dodávek

Tato fáze obsahuje soupis prací, dodávek, služeb a dalších podmínek zhotovitele, které jsou zpracovány v přímé návaznosti na dokumentaci pro provádění stavby. Soupis prací a dodávek vymezuje předmět realizace, který je nezbytný pro výběr zhotovitele. Soupis prací a dodávek obsahuje kompletní seznam jednotlivých položek potřebných k úplné realizaci stavebního díla. Součástí této fáze je spolupráce architekta s klientem při výběru zhotovitele. Zhotovitele si vybírá klient na základě podkladů vypracovaných architektem a jedná o dalších podmínkách smlouvy o dílo na dodávku stavby. Architekt jako zpracovatel dokumentace zná dobře její složitý obsah, a proto může klientovi poradit v dílčích otázkách výběru.

Služby architekta

Z hlediska smluvního plnění fáze 6. soupis prací a dodávek zpravidla obsahuje činnost:

a) standardní

- vypracování podkladů pro uzavření smlouvy s dodavatelem stavby[20],
- sestavení výkazů výměr[21],
- pořadové nebo kódové číslo položky[22] zvolené zpracovatelem SPD,
- označení položky v projektové dokumentaci,
- číselné zatřídění položky, pokud je možné položku zatřídit s označením cenové soustavy,
- popis jednotlivé nebo agregované položky vymezující druh a kvalitu prací, dodávky nebo služby;

b) nadstandardní

- spolupráce při získávání a vyhodnocování nabídek dodavatelů,
- speciální dokumentace pro výběr zhotovitele stavby,
- dodavatelská dokumentace stavby,
- výrobní a dílenská dokumentace,
- ocenění stavebního díla na základě zpracovaného výkazu výměr,
- posouzení úplnosti nabídky zhotovitele stavby,
- posouzení nabídek zhotovitelů stavby z hlediska kvality, termínů, ceny a dalších smluvních podmínek výstavby;

c) obstarávací

- vyhledání a oslovení potenciálních zhotovitelů a subdodavatelů stavby,
- obstarání referencí zhotovitelů,
- obstarání podkladů pro výběr jiným dohodnutým způsobem.

Součinnost klienta

Ke zdárnému výkonu služby fáze 6. je nutná součinnost klienta zejména v těchto oblastech:

- vedení koordinačních jednání,
- rozhodnutí o výběru zhotovitele stavby,
- stanovení rozsahu agregace položek SPD,
- vyloučení nebo schválení možnosti odkazů na cenovou soustavu.

[20] U veřejných zakázek stanoví rozsah a obsah soupisu prací a dodávek vyhláška č. 169/2016 Sb., o stanovení rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem výměr.

[21] Výkaz výměr stanoví množství prací, dodávek a služeb v jednotlivých položkách SPD, doplní každou položku SPD o množství měrných jednotek.

[22] Položkou popisu prací se rozumí buď popis každé jednotlivé stavební práce, dodávky a služby, nebo položka může, po dohodě s klientem, investorem, zahrnovat agregované stavební práce, dodávky a služby. Stupeň agregace položek by měl být smluvně stanoven před zahájením zpracování SPD. Při sestavování SPD je možno použít odkazy na cenovou soustavu, ale vždy jen na jednu pro celý soupis.

Fáze služby:

7. Autorský dozor

Hlavní náplní této výkonové fáze zpracovatele projektové dokumentace je kontrola dodržování platné projektové dokumentace zhotovitelem stavby a případné schválení odchylek a úprav. Výkon autorského dozoru (AD) může mít charakter trvalý nebo občasný v rozsahu, který je stanoven smlouvou. (Podle § 152 odst. 4 stavebního zákona u stavby financované z veřejného rozpočtu, kterou provádí stavební podnikatel jako zhotovitel, je stavebník povinen zajistit technický dozor stavebníka nad prováděním stavby. Pokud zpracovala projektovou dokumentaci pro tuto stavbu osoba oprávněná podle zvláštního právního předpisu, zajistí stavebník autorský dozor projektanta, případně hlavního projektanta nad souladem prováděné stavby s ověřenou projektovou dokumentací.) Na výzvu se AD účastní kontrolních prohlídek stavby vedených stavebním úřadem a závěrečné kontrolní prohlídky stavby. Při dokončení stavby se AD účastní uvedení stavby a jejích technických a technologických zařízení do provozu a spolupracuje při odevzdání a převzetí stavby nebo její části. AD poskytuje klientovi součinnost a spolupráci při převzetí stavby, odstraňování vad a nedodělků a při případných reklamačních řízeních. AD je oprávněn provádět kontroly stavebního deníku a pořizovat zápisy AD do stavebního deníku.

Služby architekta

Z hlediska smluvního plnění fáze 7. autorský dozor zpravidla obsahuje činnost:

a) standardní

- účast na kontrolních dnech a prohlídkách stavby a konzultace na staveništi,
- kontrola provádění stavby podle prováděcí dokumentace,
- kontrola souladu provádění stavby s podmínkami územního rozhodnutí, stavebního povolení,
- odsouhlasení použitých materiálů a výrobků se srovnávacím standardem daným fázemi 5 a 6,
- kontrola dodržování opatření a řešení environmentálních podmínek,
- dohled nad odstraňováním kolaudačních závad;

b) nadstandardní

- poradenství při provádění detailů a složitějších atypických konstrukcí,
- účast na jednáních o změnách stavby vyvolaných klientem nebo zhotovitelem stavby,
- vypracování alternativních řešení v průběhu stavby (technických, dispozičních řešení a detailů a provedení),
- posouzení odchylek, změn a úprav zhotovení stavby v souvislostech stavebního díla,
- vyhodnocení dopadů skutečnosti doplňkových průzkumů,
- vypracování dokumentace skutečného provedení stavby[23],
- posouzení plnění podmínek smlouvy při provádění prací dodavatelem stavby,
- provádění zápisů do stavebního deníku vedeného dodavatelem stavby,
- odsouhlasování dílčích faktur za provedené práce,
- účast při reklamačním řízení,
- spolupráce při závěrečném vyúčtování a vyhodnocení stavby;

c) obstarávací

- zajištění závěrečné prohlídky stavby, případně kolaudačního řízení,
- zajištění revizních zpráv od dodavatelů,
- zajištění návodů k provozu a údržbě stavby a zařízení – TZB (např. vzduchotechnika, ústřední topení), požárně bezpečnostní zařízení, požární a evakuační plány, technologické režimy atd.,
- zajištění závazných stanovisek dotčených orgánů pro užívání stavby, případně vydání kolaudačního souhlasu,
- zajištění geometrického plánu zaměření stavby pro katastr nemovitostí.

Součinnost klienta

Ke zdárnému výkonu služby je nutná součinnost klienta zejména v těchto oblastech:

- zajištění přístupu na staveniště,
- koordinace TDI,
- sdělení zásadních podmínek smlouvy s dodavatelem, fakturační pořádek, postupy práce,
- stanovení podmínek pro výkon autorského dozoru + TDI,
- určení postupu stavby v souladu s výsledkem ZOV.

[23] viz příloha č. 7 vyhlášky č. 499/2006 Sb. o dokumentaci staveb

Použité zkratky:

AD – autorský dozor
DOSS – dotčené orgány státní správy
EIA – posuzování vlivu stavby na životní prostředí
KN – katastr nemovitostí
TDI – technický dozor investora
TZB – technická zařízení budov
ZOV – zásady organizace výstavby

Redakce:
[redacted]

Text vznikl na základě společných standardů ČKA a ČKAIT ve spolupráci s Ivanem Plickou, Pavlem Štěpánem, Alešem Markem, Jaroslavem Šaferem, Pavlem Radou, Pavlem Martinkem a Petrem Veličkou, Marií Špačkovou, Evou Faltusovou a Danielou Rybkovou.

Jazyková korektura:
Josef Šebek

Grafika:
Jakub Straka

Tuto publikaci vydala ČKA v dubne 2018
Počet 5 000 kusů

ČESKÁ KOMORA ARCHITEKTŮ
Josefská 34/6
118 00 Praha 1
T: +420 273 167 480
M: recepce@cka.cz
W: www.cka.cz