

## Ekonomické hodnocení stavby

### **„Výstavba čekárenského přístřešku a demolice zděné čekárny v zastávce Petrovice nad Úhlavou“**

(Dokumentace pro stavební povolení, 02/2019)



Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, s. o. - Stavební správa západ  
Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9

Zhotovitel: SAGASTA, s. r. o.  
Novodvorská 1010/14, 142 00 Praha 4

Vypracoval: Ing. arch. Kateřina Pešková

Zpracováno dle „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury“ (s účinností od 15.11.2017).

**OBSAH:**

1.	IDENTIFIKACE, ROZSAH A CÍLE PROJEKTU .....	3
1.1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
1.2.	RELEVANTNÍ KONTEXT, ROZSAH A CÍLE PROJEKTU.....	3
2.	SOUČASNÝ STAV A NÁVRH OPATŘENÍ .....	3
2.1.	SOUČASNÝ STAV .....	3
2.2.	NÁVRH OPATŘENÍ.....	5
3.	FINANČNÍ ANALÝZA .....	6
3.1.	INVESTIČNÍ NÁKLADY .....	7
3.2.	ZŮSTATKOVÁ HODNOTA .....	8
3.3.	NÁKLADY NA ÚDRŽBU A OPRAVY, NÁKLADY NA REINVESTICE, PŘÍJMY .....	8
3.4.	VÝSLEDKY FINANČNÍ ANALÝZY .....	10
4.	HODNOCENÍ MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZOU .....	10
5.	ZÁVĚR .....	12

Příloha 1 – Hodnocení MKA

Příloha 2 – Finanční analýza CBA

## **1. IDENTIFIKACE, ROZSAH A CÍLE PROJEKTU**

### **1.1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

**Název stavby:** Výstavba čekárenského přístřešku v zastávce Petrovice nad Úhlavou

**Identifikační údaje železniční zastávky:**

Č.p. 43, Petrovice nad Úhlavou (původní zdemolovaná budova IC5000162310)

Pozemek p.č. st. 57, k.ú. Petrovice nad Úhlavou

TUDU – 036112

Kilometrická poloha – 37,3 km + 42 m

**Identifikační údaje trati, na níž je železniční zastávka situována:**

Kategorie dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb. – regionální

Kategorie dráhy dle TSI INF – P6/F4

Součást sítě TEN-T – ne

Číslo trati dle Prohlášení o dráze - 204

Číslo traťového a definičního úseku – 0361 12

Traťová třída zatížení – C3

Maximální traťová rychlost – 90 km/hod

Trakční soustava – nezávislá trakce

### **1.2. RELEVANTNÍ KONTEXT, ROZSAH A CÍLE PROJEKTU**

V zastávce Petrovice nad Úhlavou se v současné chvíli nenachází žádný objekt, který by chránil cestující před povětrnostními vlivy a poskytoval jim chráněné čekací prostory.

Projekt počítá s vybudováním nového přístřešku, nové přístupové cesty k nástupišti, vč. nového zábradlí, vybudování zpevněné plochy v okolí přístřešku a umístění nové orientační tabule s názvem zastávky a směrem jízdy vlaků.

Provozní náklady budou minimální – spotřeba elektrické energie na osvětlení přístřešku pomocí průmyslového LED svítidla a vyvážení odpadkového koše s měsíční frekvencí.

V rámci projektu byla prověřena možnost budoucího napojení na nové zvýšené nástupiště splňující soudobé normy. S výstavbou tohoto nástupiště se počítá, nicméně ve výhledu cca 30 let.

Projekt byl zpracován s ohledem na „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury“ (s účinností od 15. 11. 2017).

## **2. SOUČASNÝ STAV A NÁVRH OPATŘENÍ**

### **2.1. SOUČASNÝ STAV**

V zastávce Petrovice nad Úhlavou stála zděná jednopatrová budova s čekárnou, ta byla na přelomu roku 2018/2019 zdemolována na základě demoličního výměru, který vydal drážní úřad dne 1.2.2018 pod č.j. DUCR-4149/18/Kn.

Původní budova, přístupová cesta a další součásti zastávky se nachází na pozemcích, které jsou ve vlastnictví České republiky se svěřením správy SŽDC. Návrh počítá s využitím stejných pozemků.

V současné době se v zastávce nachází nástupiště z betonových panelů, stávající zábradlí v havarijním stavu, vyšlapaná cestička od silnice k nástupišti a urovnaný terén v místě původní budovy.

Není zde žádný odpovídající prostor zabezpečující ochranu cestujících před povětrnostními vlivy během čekání na vlak.

Nástupiště je původní z betonových panelů, jeho rekonstrukce není obsahem projektu. Nástupiště je osvětleno pomocí nových stožárů veřejného osvětlení (cca 2010). Přístupová cesta na nástupiště není upravená – přírodní.

Orientační systém na původní budově (název zastávky, směr jízdy vlaků) byl v rámci její demolice odstraněn. Informační systém byl zajištěn tištěnými informacemi umístěnými na nástěnce na fasádě budovy. Na stožárech veřejného osvětlení na nástupišti jsou umístěny dva reproduktory staničního rozhlasu.

V zastávce denně staví 15 osobních vlaků. Denní frekvence cestujících je do 10 osob.

Dopravně provozní údaje projekt neřeší, stavbou se nemění. Trať je regionální, jednokolejná.



*Pozn. Foto současného stavu při probíhající demolici původní zděné čekárny (prosinec 2018).*



## 2.2. NÁVRH OPATŘENÍ

Projekt je rozdělen do 5 samostatných objektů:

- Přístupový chodník (SO 01-31-01)

V rámci projektu vznikne na pozemku nová zpevněná plocha, která povede od silnice k nástupišti a k přístřešku. Povede ve stávající trase vyšlapané cesty, povrch bude ze zámkové dlažby. Podél chodníku bude zřízeno nové zábradlí.

- Přístřešek (SO 01-42-01)

Hlavní stavbou je čekárenský přístřešek o půdorysných rozměrech 4,19 x 1,43 m, celková zastavěná plocha je 6 m<sup>2</sup>. Jedná se o ocelovou konstrukci s plechovými výplněmi, nosné sloupky budou ukotveny do základového pasu. Součástí vybavení přístřešku je základní mobiliář a osvětlení.

- Orientační systém (SO 01-44-01)

Na zastávce bude na samostatné sloupky vedle přístřešku umístěna tabule s názvem zastávky a tabule se směrem jízdy vlaků. Na stěnu přístřešku bude umístěna tabule s piktogramem zákaz kouření.

- Přípojka NN a Uzemnění přístřešku (SO 01-66-01 a SO 01-68-01)

V přístřešku bude instalováno osvětlení - průmyslové LED svítidlo. Kabelový vývod bude vyveden ze stožáru veřejného osvětlení OS2 na nástupišti a bude veden podzemní přípojkou k přístřešku do rozvodnice s jističem.

Přístřešek nebude vybaven hromosvody, zemnicí vodič bude uložen v kabelové trase a bude propojovat uzemnění venkovního osvětlení a ocelové konstrukce přístřešku.



*Situace*

Přístřešek (SO 01-42-01) má navrhovanou zastavěnou plochu 6 m<sup>2</sup> – splňuje normový požadavek min. plochy přístřešku dle ČSN 73 4959. Přístřešek je navržen tak, aby odolal povětrnostním vlivům, běžnému mechanickému a provoznímu zatížení. Konstrukce budou opatřeny protikorozi ochranou v normou předepsané kvalitě. Přístřešek bude osvětlen, bude v něm umístěna lavice, odpadkový koš a vitrína pro poskytování základních informací pro cestující. Bude poskytovat dostatek místa pro pohyb a manipulaci OOSPO. Použitým materiálem byla zvolena ocelová konstrukce a plechové výplně stěn pro svou vysokou mechanickou odolnost, snadnou údržbu a sjednocení s prvky použitými na jiných zrekonstruovaných zastávkách v rámci trati (např. zastávka Lužany).

Přístupový chodník (SO 01-31-01) bude splňovat normové hodnoty pro užívání OOSPO – navržená šířka je min. 1,6 m, zábradlí má tři horizontální prvky (horní hrana trubek je ve výšce 1000, 750 a 250 mm nad úrovní chodníku), povrch je protiskluzný, splňuje normové hodnoty sklonů a max. hodnoty nerovností. Byla zvolena betonová zámková dlažba pro svou vysokou mechanickou odolnost a snadnou údržbu. Zároveň zajistí snadný odvod dešťové vody do terénu. Nové zábradlí bylo vyprojektováno s ohledem na zvýšení bezpečnosti cestujících.

Tabule orientačního systému (SO 01-44-01) byly navrženy dle platné směrnice SŽDC č. 118.

Přípojka NN (SO 01-66-01) a uzemnění přístřešku (SO 01-68-01) splňují veškeré elektrotechnické normy a směrnice investora.

Celkové náklady stavby po jednotlivých objektech:

Stavební objekt	Náklady (Kč)	Procento ze základních rozpočtových nákladů (%)
SO 01-31-01 Přístupový chodník	136 048 Kč	32 %
SO 01-42-01 Přístřešek	245 607 Kč	57 %
SO 01-44-01 Orientační systém	15 540 Kč	4 %
SO 01-66-01 Přípojka NN + SO 01-68-01 Uzemnění přístřešku	32 732 Kč	8 %
<b>Základní rozpočtové náklady stavby</b>	<b>429 928 Kč</b>	<b>100 %</b>

### 3. FINANČNÍ ANALÝZA

Ekonomické hodnocení stavby „Výstavba čekárenského přístřešku v zastávce Petrovice nad Úhlavou“ je zpracováno dle „Obecná metodika multikriteriální analýzy pro hodnocení efektivnosti projektů staveb a zařízení pro pohyb a čekání cestujících v rámci železničních stanic a železničních zastávek“. U staveb pro cestující se vždy nejprve provede finanční analýza pomocí Standardní metody (CBA).

Finanční analýza je zpracována dle platné metodiky, je počítána z pohledu správce infrastruktury ve stálé cenové úrovni roku 2019 (tzn. bez vlivu inflace). Výpočty jsou založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele dráhy v době hodnocení projektu, dle materiálu „Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“. Pro každý rok hodnocení projektu jsou porovnávány finanční toky příslušné varianty s projektem a varianty bez projektu. Jako finanční toky jsou hodnoceny investiční náklady, provozní náklady a příjmy. Z těchto finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno finanční vnitřní výnosové procento (FRR) a finanční čistá současná hodnota (FNPV).

Do finanční analýzy vstupují následující finanční toky, vyjádřené jako diferenční rozdíl stavu bez projektu a s projektem:

- Investiční náklady
- Zůstatková hodnota
- Provozní náklady infrastruktury

Dodatečné příjmy z prodeje nebo pronájmu zboží, pozemků a budov ani dodatečné příjmy z poplatků za služby do hodnocení zahrnuty nejsou, protože v případě řešené stavby nejsou relevantní.

Analýza je sestavena pro fázi výstavby a fázi provozu v délce trvání 30 let (2020 až 2049). Finanční toky provozní fáze (mimo nákladů na údržbu a opravy infrastruktury) jsou vyjádřeny od prvního roku provozu po dokončení, tedy od r. 2020. Všechny finanční toky jsou vztaženy k cenové úrovni r. 2019, tj. roku zpracování ekonomického hodnocení. Při výpočtu čisté současné hodnoty je ve finanční analýze použita diskontní sazba 4 %.

V následujících kapitolách jsou stanoveny hodnoty jednotlivých finančních toků, které jsou použity pro sestavení finanční analýzy.

### 3.1. INVESTIČNÍ NÁKLADY

Investiční náklady jsou sestaveny v CÚ 2019. V následující tabulce jsou uvedeny včetně rozdělení celkových nákladů do let. Pro účely ekonomického hodnocení jsou uvažovány celkové investiční náklady v konstantních cenách.

<b>Celkové investiční náklady (CZK)</b>		<b>V roce 2020</b>
(konstantní ceny) <b>CÚ 2019</b>	<b>Celkové projektové náklady</b>	
Projektová dokumentace	542 097	542 097
Zábory a nákupy pozemků	0	
Stavby a konstrukce (stavební náklady)	481 646	481 646
Stroje a zařízení	0	
Technická asistence, propagace	174 866	174 866
Technický dozor	25 600	25 600
<b>Celkové investiční náklady bez rezervy (konstantní ceny)</b>	<b>1 224 209</b>	<b>1 224 209</b>
Rezerva	42 993	42 993
<b>Celkové investiční náklady včetně rezervy (konstantní ceny)</b>	<b>1 267 202</b>	<b>1 267 202</b>
DPH 21 %	246 400	246 400
<b>Celkové investiční náklady včetně DPH (konstantní ceny)</b>	<b>1 513 602</b>	<b>1 513 602</b>

Realizace stavby se předpokládá v roce 2020. Referenční období v délce 30 let zahrnuje roky 2020 – 2049.

### 3.2. ZŮSTATKOVÁ HODNOTA

Pro potřeby CBA analýzy byla vyčíslena také zůstatková hodnota investice na konci hodnotícího období. Zůstatková hodnota investice byla vyčíslena jako rozdílová hodnota mezi investičními náklady a sumou odpisů nákladů dle jednotlivých profesí (viz tabulka výše) za celé hodnotící období.

Výpočet zůstatkové hodnoty pro FA	
Celková životnost investice	33
Délka provozní fáze hodnotícího období	30
Životnost investice po skončení hodnotícího období	3
Průměrný nákladový peněžní tok (nediskontovaný)	-1 915
<b>ZŮSTATKOVÁ HODNOTA</b>	<b>0</b>

Diskontovaná zůstatková hodnota investice na konci referenčního období je 0,- Kč.

### 3.3. NÁKLADY NA ÚDRŽBU A OPRAVY, NÁKLADY NA REINVESTICE, PŘÍJMY

Jelikož skutečně vynaložené náklady na údržbu stávajících zařízení nejsou k dispozici, jsou náklady stanoveny odborným odhadem.

- Varianta BEZ PROJEKTU

V případě varianty „bez projektu“ je uvažováno se zachováním stávajícího stavu, který ovšem nesplňuje jak normové požadavky na vybavení železničních zastávek dle vyhlášky MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, tak ani základní bezpečnostní parametry a požadavky na užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Aby byl splněn alespoň požadavek na ochranu cestujících před povětrnostními vlivy, bude do zastávky umístěn jednoduchý dřevěný přístřešek kotvený přímo do terénu s pevnou zadní stranou a pultovou střechou. Pořizovací náklady na tento přístřešek byly stanoveny na základě průzkumu trhu na 30 000,- Kč s životností 10 let (dřevěná konstrukce), pořizovací náklady na nové zábradlí podél příkopu byly stanoveny na 15 000,- Kč s životností 20 let (ocelová konstrukce). Náklady na údržbu a opravy byly stanoveny následovně – 1x za dva roky bude nutné provést menší opravy přístřešku vyčíslené na 2 000,- Kč, 1x za pět let bude nutné provést nátěr a menší opravy zábradlí vyčíslené na 3 000,- Kč.

Dalším provozním nákladem je údržba a úklid samotného pozemku, který sousedí s nástupištěm (úklid, sekání travin a údržba dřevin). Tyto náklady byly vyčísleny na 3 600,- Kč/rok.

Ve scénáři „bez projektu“ nejsou žádné náklady na elektrickou energii ani svoz komunálního odpadu.

- Varianta S PROJEKTEM

Varianta „s projektem“ vychází z požadavků zadání a řeší celkovou rekultivaci železniční zastávky v Petrovicích nad Úhlavou. Zároveň je v tomto scénáři dosaženo splnění aktuálně platných normových požadavků na vybavení zastávek, především požadavků vyhlášky MD č. 177/1995 Sb., ČSN 73 4959 a vyhlášky 398/2009 Sb., vč. parametrů interoperability. Tato varianta zajišťuje ochranu cestujících před povětrnostními vlivy, bezpečnost při užívání, možnost užívání OOSPO a další.



Výše nákladů na rekonstrukci zastávky je vyčíslena v souhrnném rozpočtu a finančním hodnocení CBA (příloha 2), náklady na údržbu a opravy jsou stanoveny odborným odhadem dle charakteru, velikosti a technických parametrů stavby s přihlédnutím k postupu definovanému v rezortní metodice.

Přístřešek je ocelový, jeho životnost byla určena na 30 let. Předpokládá se, že jednou za pět let proběhnou menší opravy vyčíslené na 5 000,- Kč a po 15 letech (v půlce životního cyklu) proběhne větší oprava za 50 000,- Kč (výměna zařízení, výplní apod.). U ocelového zábradlí a chodníku se uvažuje se životností 20 let, po této době bude provedena obnova zařízení – náklady na obnovu zábradlí byly stanoveny na 20 000,- Kč, náklady na obnovu přístupového chodníku byly stanoveny na 65 000,- Kč. Každých pět let budou prováděny dílčí opravy a údržba vyčíslené na 7 000,- Kč.

Provozní náklady se zvýší úměrně se zvýšením komfortu poskytnutého cestujícím. Přístřešek bude osvětlen (náklady na elektrickou energii byly stanoveny na 300,- Kč/rok s ohledem na předpokládanou spotřebu svítidla) a bude obsahovat odpadkový koš (náklady na svoz komunálního odpadu byly stanoveny na 800,- Kč/rok vzhledem k cenám v místě obvyklým). Částka potřebná na údržbu samotného pozemku zůstane stejná (3 600,- Kč/rok), jelikož se sice zmenší výměra zatravněné plochy, ale přibudou okrasné stromy a keře.

V roce výstavby čekárenského přístřešku jsou počítány náklady na úklid a náklady na elektřinu a svoz komunálního odpadu v poloviční výši, jelikož plánovaný termín stavby je v půlce roku a bude trvat 2 měsíce.

Železniční zastávka negeneruje žádné zisky, jak ve scénáři „bez projektu“ tak ani ve scénáři „s projektem“, proto je tato položka nulová v obou variantách.

V tabulce níže je znázorněn průběh nákladů na provoz stavby:

rok	Varianta BEZ PROJEKTU		Varianta S PROJEKTEM	
	Údržba a opravy	Reinvestice (obnova)	Údržba a opravy	Reinvestice (obnova)
2020	3 600	45 000	4 150	0
2021	3 600	0	4 700	0
2022	5 600	0	4 700	0
2023	3 600	0	4 700	0
2024	5 600	0	4 700	0
2025	6 600	0	16 700	0
2026	5 600	0	4 700	0
2027	3 600	0	4 700	0
2028	5 600	0	4 700	0
2029	3 600	0	4 700	0
2030	6 600	30 000	16 700	0
2031	3 600	0	4 700	0
2032	5 600	0	4 700	0
2033	3 600	0	4 700	0
2034	5 600	0	4 700	0
2035	6 600	0	61 700	0
2036	5 600	0	4 700	0
2037	3 600	0	4 700	0
2038	5 600	0	4 700	0
2039	3 600	0	4 700	0
2040	3 600	45 000	16 700	85 000

2041	3 600	0	4 700	0
2042	5 600	0	4 700	0
2043	3 600	0	4 700	0
2044	5 600	0	4 700	0
2045	6 600	0	16 700	0
2046	5 600	0	4 700	0
2047	3 600	0	4 700	0
2048	5 600	0	4 700	0
2049	3 600	0	4 700	0
celkem	153 000	120 000	245 450	85 000

### 3.4. VÝSLEDKY FINANČNÍ ANALÝZY

Finanční analýza vychází z porovnání nákladů a výnosů projektu (CBA) a je zpracována z pohledu správce infrastruktury.

<b>Finanční vnitřní výnosové procento investice FRR/C</b>	<b>#ČÍSLO!</b>
<b>Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (CZK)</b>	<b>-1 230 397</b>

Z výsledků finanční analýzy vyplývá, že z pohledu správce infrastruktury – Správy železniční dopravní cesty s.o., není hodnocený projekt efektivní, tedy není samofinancovatelný.

## 4. HODNOCENÍ MULTIKRITERIÁLNÍ ANALÝZOU

Multikriteriální analýza (dále jen MKA) je zpracována dle „Obecná metodika multikriteriální analýzy pro hodnocení efektivnosti projektů staveb a zařízení pro pohyb a čekání cestujících v rámci železničních stanic a železničních zastávek“.

Dle uvedené metodiky lze MKA použít pro přístup na stávající nástupiště včetně rekonstrukce těchto nástupišť. Hodnocený projekt splňuje uvedený požadavek a lze tudíž na tento projekt multikriteriální analýzu aplikovat. Vylučovací pravidlo je stanovené jako poměr započitatelných stavebních nákladů na objekty pro cestující ve výši více než 75 % stavebních nákladů. V případě této investiční akce je poměr 96 % započitatelných nákladů / 4 % nezapočitatelných nákladů.

Stavba v multikriteriální analýze splňuje také bodovací pravidlo (počet bodů MKA je 4,9). S ohledem na příznivé výsledky multikriteriální analýzy je možné doporučit projekt k další realizaci a k financování z veřejných zdrojů.

# Výstavba čekárenského přístřešku v zastávce Petrovice nad Úhlavou

## Ekonomické hodnocení

### Aplikace Obecné metodiky MKA pro hodnocení efektivnosti projektů Staveb pro cestující

Pravidla hodnocení a význam jednotlivých kritérií viz "Obecná metodika multikriteriální analýzy pro hodnocení efektivnosti projektů staveb a zařízení pro pohyb a čekání cestujících v rámci železničních stanic a železničních zastávek"

**!Vypĺňujte pouze žlutá pole!**

1) Název projektu :

Výstavba čekárenského přístřešku v zastávce Petrovice nad Úhlavou

2) Identifikace stanice/zastávky a trati:

traťový úsek 0361 12, kilometrická poloha 37,3 km + 42 m

3) Druh hodnocení:

Hodnocení souboru staveb rozdílného charakteru

4) Stavební náklady dle charakteru stavby:

1. Nástupiště a přístupové komunikace na nástupiště

2. Přístřešky

3. Osvětlení

4. Informační systém

4 a. z toho náklady na související kabelové vedení do místa ovládání informačního systému

Ostatní objekty nezapočitatelné

Celkem

Započitatelné náklady objektu (mil. Kč)	z toho (mil. Kč)	Poznámka	Podíl započitatelných nákladů	5) Stručný popis návrhu opatření
0,136			32%	Betonová zámková dlažba ve stávající trase vyšípané cesty, ooděl příkopu - vč. trojmadlového zábradlí.
0,246			57%	Plechový přístřešek, vč. mobiliáře v provedení antivandal (lavice, odpadkový koš, uzamykatelná vitrina)
0,033			8%	Vnitřní osvětlení přístřešku, vč. přípojky NN od stožáru OS2. Ve stejné trase povede i zemnicí kabel.
0	0		0%	Není obsahem projektu
0,016			4%	Orientační systém - tabule s názvem zastávky a směrem jízdy vlaků
0,431				

Vylučovací pravidlo:

- Nástupiště a přístupové komunikace na nástupiště
- Přístřešky
- Osvětlení
- Informační systém

Bodové pravidlo:

- Nástupiště a přístupové komunikace na nástupiště
- Přístřešky
- Osvětlení
- Informační systém

Vážený bodový průměr:

4,9

Výsledné multikriteriální hledisko:

Projekt lze doporučit k financování

Poznámka:

Investičně rozhodující stavba	Spĺnění vylučovací podmínky stavebních nákladů na objekty pro cestující (viz Metodika kapitola 3 - Multikriteriální hodnocení)	Spĺnění vylučovací podmínky získání alespoň 1 bodu v každé kategorii MKA (viz Metodika kapitola 3 - Multikriteriální hodnocení)
-		
ANO	ANO	ANO
-		
-		

Váha	Poznámka	Počet bodů MKA
32,8%		5
59,3%		5
8,0%		4
0,0%		NEHODNOCENO

## **5. ZÁVĚR**

Předmětem projektu je celková rekultivace zastávky Petrovice nad Úhlavou (mimo nástupiště) tak, aby bylo dosaženo zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících a aby byly splněny legislativní požadavky.

Na zastávce v současné době chybí jakýkoliv prostor, který by cestujícím umožňoval ochranu před povětrnostními vlivy. Přístup k nástupišti je po vyšlapané cestičce v trávě, kterou od příkopu dělí jednotrubkové zábradlí v havarijním stavu. Cílem projektu je zabezpečit bezpečný přístup k nástupišti, umožnit cestujícím pohodlné čekání na vlak a zajistit splnění současných normových požadavků na tento druh staveb.

Navržené objekty splňují normové požadavky pro užívání OOSPO, jsou mechanicky odolné (vybavení v provedení antivandal) a zaručují snadnou údržbu.

Náklady na údržbu a opravy byly stanoveny odborným odhadem dle charakteru, velikosti a technických parametrů stavby s přihlédnutím k postupu definovanému v rezortní metodice. Provozní náklady (spotřeba médií, úklid) byly stanoveny dle známých údajů pro podobné stavby/pozemky.

Zpracováním finanční analýzy bylo ověřeno, že se jedná o projekt, který není samofinancovatelný.

Výsledek standardní metody CBA a charakter posuzované stavby umožňuje použití alternativní metody posouzení efektivity projektu „Obecnou metodikou multikriteriální analýzy pro hodnocení efektivnosti projektů staveb a zařízení pro pohyb a čekání cestujících v rámci železničních stanic a železničních zastávek“. Bylo prokázáno, že projekt lze doporučit k financování (viz příloha 1 – Hodnocení MKA), jelikož bylo dosaženo váženého bodového průměru 4,9, což je vyšší než stanovená minimální hodnota, která činí 4,5.

**S ohledem na příznivé výsledky multikriteriální analýzy je možné doporučit projekt k další realizaci a k financování z veřejných zdrojů.**