Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav 1.stavba

EX-POST POSUZOVÁNÍ NÁKLADŮ A VÝNOSŮ, PROJEKTŮ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY, POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ A DOPRAVĚ VÝZNAMNÝCH VODNÍCH CEST

Zpracováno dle ***Metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest (Prováděcí pokyny č.j. 26/2016-910-IZD/1)***

leden 2017

OBSAH

1. Identifikace Projektu 3
2. Předmět hodnocení 3
3. Metoda hodnocení 6
4. Doba hodnocení 6
5. Analýza jednotlivých finančních toků projektu 7
6. Závěry ex-post hodnocení 15

1. Identifikace Projektu

Název stavby:	Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1.stavba
Objednatel:	MD ČR nábř. L.Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1 Nové Město
Zpracovatel původního EH:	[redacted]
Zpracovatel hodnocení Ex-post:	
Kraj:	
Místo stavby:	

2. Předmět hodnocení

Předmětem hodnocení v tomto dokumentu je dle zadání „Ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“. Konkrétně se jedná o ex-post vyhodnocení nákladů a přínosů projektu a míry spolehlivosti hodnocení jeho ekonomické efektivnosti u projektu **Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1.stavba**.

Jelikož projekt rekonstrukce železničního uzlu Břeclav sestával ze dvou staveb, které jako celek přináší celospolečenský efekt, a CBA analýzy vždy zahrnovaly obě tyto stavby, i v tomto ex-post hodnocení posuzujeme obě stavby jako jeden ekonomický celek (název tedy není zcela přesný).

Dopravní charakteristika:

Železniční stanice Břeclav je významným dopravním uzlem spojujícím 1. tranzitní železniční koridor Děčín – Břeclav a 2. tranzitní železniční koridor Břeclav – Petrovice, a to jak z hlediska vnitrostátní, tak i mezinárodní osobní i nákladní dopravy. Modernizace těchto

koridorů měla význam i z důvodů vybudování kvalitního a rychlého spojení Berlína a Varšavy s Vídní, Bratislavou a Budapeští přes důležité aglomerace naší republiky.

Do železničního uzlu Břeclav jsou zapojeny tratě ze 6 směrů:

- Trať č. 250 ze směru Bratislava (1.TŽK)
- Trať č. 250 ze směru Brno (1.TŽK)
- Trať č. 330 ze směru Přerov (2. TŽK)
- Trať ze směru Vídeň (2.TŽK)
- Trať č. 246 ze směru Znojmo
- Trať č. 247 ze směru Lednice (na této trati od JŘ 2006/2007 pouze jízdy historických vlaků, od JŘ 2011/2012 trať neuvedena v JŘ)

Věcný rozsah projektu byl následující:

Projekt zahrnoval komplexní rekonstrukci železničního uzlu Břeclav sestávající z rekonstrukce osobního nádraží, rekonstrukce jižního zhlaví, obnovy středního a severního zhlaví.

Cíle projektu byly stanoveny:

Hlavním cílem bylo zvýšení rychlosti v hlavních a předjízdných kolejích, dosažení prostorové průchodnosti, zvýšení propustnosti, bezpečnosti provozu a kultury cestování.

V této dokumentaci je provedeno Ex-post vyhodnocení nákladů a přínosů vycházejících z „Ekonomického zhodnocení“ předmětné stavby zpracované firmou SUDOP PRAHA a.s. v roce 2005 ve znění aktualizace z 08/2006. V tomto EH není uvedeno dle jaké metodiky je zpracováno. Dle našeho názoru je z doby, kdy neexistovala k hodnocení železničních projektů závazná metodika. Současně ani dokument neuvádí pro jaký stupeň projektové přípravy je zpracován.

Toto „ekonomické zhodnocení“ není zpracováno ve formě klasické finanční a ekonomické analýzy. Finanční analýza není zpracována vůbec, pouze se v dokumentu konstatuje, že se předpokládají záporné výsledky finanční analýzy. Ekonomická analýza je sice zpracována, ale ve výstupech není prezentován jediný finanční tok po dobu hodnotícího období. Pouze je konstatováno, že hodnotící období zahrnuje roky 2007 – 2036. Náklady provozuschopnosti a provozování nejsou zahrnuty vůbec, cash-flow je sestaven jako porovnání IN s účinky, které vynaložené náklady přinesou. Jednotlivé účinky jsou popsány a vyčísleny (ve stálé CÚ 2005), ale v dokumentu není popsáno ani odhadnuto, jak se budou v průběhu hodnotícího období vyvíjet.

Jsou zahrnuty pouze následující účinky projektu:

- Nárůst nákladů na údržbu
- Úspora času v závislosti na zvýšení rychlosti
- Úspora času v závislosti na zvýšení propustnosti
- Zvýšení bezpečnosti

Výstup EA je prezentován pouze ve formě **výsledných ukazatelů ekonomické efektivnosti:**

ENPV	82 552	tis.Kč
ERR	6,14	%
BCR	1,11	

Z dnešního pohledu je předkládané „ekonomické zhodnocení“ naprosto nevyhovující. Vzhledem k tomu, že jednotlivé finanční toky nejsou stanoveny v časové řadě, je velmi obtížné provést ex-post vyhodnocení, které by mělo alespoň minimální vypovídající schopnost.

Vývoj projektu:

Realizace projektu byla dle předpokladů v předmětném EH uvažována v letech 2007 – 2011. Skutečná doba realizace byla podstatně delší, 1. stavba byla realizována v době 10.10.2007 - 30.4.2010, 2. stavba byla odložena a její realizace proběhla až v období 4.12.2012 – 31.3.2015. Důvodem odkladu 2.stavby byla pravděpodobně hospodářská situace v České republice v roce 2010, kdy mnoho infrastrukturních staveb bylo odloženo či pozastaveno.

Stavba byla financována z fondů EU v rámci OPD1. Z tohoto důvodu byla v roce 2007 zpracována Studie proveditelnosti stavby „Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav“ (zpracovatel SUDOP Brno s.r.o.), která byla následně několikrát aktualizována. 4. aktualizace SP z 02/2010 byla schválena Evropskou komisí. Dle této SP se uvažovalo s realizací projektu v období 2007-2012, s tím že obě stavby na sebe budou plynule navazovat. Odložení 2. stavby má negativní vliv na efektivnost projektu, neboť oddaluje období provozu, tedy dobu kdy vznikají celospolečenské přínosy projektu. Jak v původním „ekonomickém zhodnocení“, tak ve SP bylo uvažováno se skutečností, že pouze projekt jako celek (sestávající ze 2 staveb) přinese celospolečenský efekt. SP se zpracovávala variantně, uvažovala se 2 projektovými variantami – variantou optimální a variantou

minimální. Pro realizaci byla schválena varianta optimální, která měla stanoveny následující výsledky ukazatelů efektivnosti:

FNPV	-1 467 471	tis.Kč
FRR	0,97	%
ENPV	666 144	tis.Kč
ERR	7,05	%
BCR	1,24	

3. Metoda hodnocení

Tento dokument je zpracován dle Metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest (Prováděcí pokyny č.j. 26/2016-910-IZD/1).

Ex-post vyhodnocení spočívá ve vyhodnocení platnosti předpokladů provedené analýzy nákladů a přínosů (CBA) na základě srovnání se skutečně zjištěnými daty.

Jedná se o porovnání skutečnosti s výhledovými předpoklady, stanovenými dle tehdy platné metodiky a odpovídající tehdejším výhledovým koeficientům růstu HDP, inflace, reálných mezd a dalších makroekonomických ukazatelů. Vypovídající schopnost takového srovnání je mnohdy velmi nízká.

Vzhledem k výše uvedenému, kdy v předmětném „ekonomickém zhodnocení“ nejsou uvedena data v časové řadě a též ke skutečnosti, že prvním rokem plného provozu je rok 2016 a skutečně doložená data jsme obdrželi do roku 2015, nelze v tomto případě smysluplné porovnání prakticky provést. Z tohoto důvodu jsme nezpracovali ani orientační propočet cash-flow.

V kapitole 5. Analýza jednotlivých finančních toků projektu pouze uvádíme skutečně doložená data s nastíněním možného trendu jejich vývoje.

4. Doba hodnocení

Hodnocení ex-post by se mělo provádět v době, kdy lze očekávat poměrně stabilizované generování predikovaných dlouhodobých přínosů, což je u dopravně infrastrukturních investic doba 3 – 10 let.

Realizace projektu dle předpokladů v EH, které bylo součástí zadání měla proběhnout v letech 2007 – 2011, dle schválené verze SP v letech 2007 – 2012. Skutečná realizace 1. stavby proběhla v období 10.10.2007 - 30.4.2010, 2. stavba byla odložena a její realizace proběhla až v období 4.12.2012 – 31.3.2015. Podklady ke skutečné době výstavby jsou převzaty ze Závěrečných monitorovacích zpráv obou staveb. Projekt tak **nesplňuje předpoklad doby hodnocení**, provozní fáze probíhá v době odevzdání této dokumentace (leden 2017) druhým rokem. Skutečně doložená data jsou k dispozici do roku 2015, který byl ještě ovlivněn stavbou. Rozhodující pro doložení ekonomické efektivnosti budou data od roku 2016, který je prvním rokem plného provozu, za který však v době zpracování této dokumentace data nejsou k dispozici. Z tohoto důvodu jsme neprováděli orientační propočet cash-flow. **Zpracovatel navrhuje provést nové ex-post hodnocení po 5 letech provozu a navrhuje provést srovnání skutečnosti s předpoklady dle schválené SP a nikoliv předmětného „ekonomického zhodnocení“.**

5. Analýza jednotlivých finančních toků projektu

V této kapitole se zabýváme vlastním vyhodnocením předpokladů vstupujících do CBA analýzy dle jednotlivých finančních toků.

Vzhledem ke skutečnosti, že prvním rokem plného provozu z pohledu CBA je rok 2016, za který nejsou v době zpracování této dokumentace k dispozici dle skutečnosti doložená data, je možné kvalifikovaně vyhodnotit pouze investiční náklady. Navíc je třeba zdůraznit, že EH, které máme vyhodnotit není zpracováno v souladu s dnešním pohledem na zpracování CBA analýz, nýbrž bylo zpracováno v době, kdy nebyla stanovena závazná metodika. Finanční toky nejsou stanoveny v časové řadě, proto jejich srovnání se skutečností má minimální vypovídající schopnost.

5.1. Investiční náklady

Investiční náklady představují rozhodující finanční tok, jejich výše byla následující:

Předpoklad v EH (CIN): 3 572 452 tis. Kč v CÚ 2005

Jako vstup do CBA analýzy byl použit pro investiční náklady PIN (pořizovací investiční náklady) ve výši 3 526 451 tis. Kč. Z dnešního pohledu je vstupem CIN – rezerva. Z předmětné dokumentace není patrné, zda rezerva byla či nebyla odečtena.

V rámci schválené SP byly převzaty IN ze souhrnných rozpočtů pro projekt 1. i 2. stavby. Celkové IN činily:

Předpoklad ve SP (CIN-rezerva): 3 674 499 tis. Kč v CÚ 2007

Skutečné IN po realizaci projektu činily:

1.stavba 2 544 265 tis. Kč

2. stavba 947 433 tis. Kč

Celkem 3 491 698 tis. Kč v CÚ let realizace

Skutečné investiční náklady jsou převzaty ze závěrečných monitorovacích zpráv obou staveb.

V rámci tohoto ex-post hodnocení srovnáváme skutečně doložené náklady po realizaci stavby s předpokladem v původním EH (dle zadání). Ve srovnání s těmito IN byly skutečně vynaložené náklady nižší. Je však nutné – z důvodu srovnatelnosti cenových úrovní - převést IN na jednotnou cenovou úroveň. K tomu jsme zvolili CÚ 2005, ve které byly IN stanoveny v původním EH. Pro srovnání se SP jsme skutečně doložené IN převedli i na CÚ 2007. Dle našeho názoru je tato CÚ správnější, neboť rok 2007 je současně prvním rokem výstavby. Pro převod z CÚ let realizace (běžná cenová úroveň) na CÚ 2005 resp. 2007 je nutné znát inflaci stavebních prací, která dosahovala:

2005	3,0%	tj. 1,030
2006	2,9%	tj. 1,029
2007	4,1%	tj. 1,041
2008	4,5%	tj. 1,045
2009	1,2%	tj. 1,012
2010	-0,2%	tj. 0,998
2011	-0,5%	tj. 0,995
2012	-0,7%	tj. 0,993
2013	-1,1%	tj. 0,989
2014	0,5%	tj. 1,005
2015	0,0%	tj. 1,000

Skutečné IN v CÚ 2005: 3 088 242 tis. Kč

Skutečnost oproti předpokladu v EH: -12,43%

Skutečné IN v CÚ 2007: 3 273 135 tis. Kč

Skutečnost oproti předpokladu ve SP: -10,92%

Skutečně vynaložené investiční náklady byly oproti předpokladům v původním EH o 12,43% nižší, oproti SP o 10,92% nižší. Rozdíl oproti předpokladům nebyl tedy shledán (v souladu s Metodikou) jako významný, neboť nepřesahuje 20%.

5.2. Náklady provozování a provozuschopnosti

Náklady provozování a provozuschopnosti nebyly do původního EH zahrnuty.

Přesto níže prezentujeme skutečně doložené náklady provozování a provozuschopnosti v žst. Břeclav dle statistiky SŽDC (náklady provozování jsou k dispozici až od roku 2009, v tis. Kč, běžná CÚ):

	Provozování	Provozuschopnost
2008:		20 022
2009:	37 504	56 976
2010:	36 307	50 404
2011:	33 126	39 487
2012:	33 528	35 857
2013:	34 591	42 146
2014:	36 354	41 442
2015:	38 066	69 759

Na jednotnou cenovou úroveň jsme náklady nepřeváděli – vzhledem k situaci, že v původním EH nebyly vyčísleny.

Co se týče nákladů provozování, lze konstatovat, že po dokončení 1. stavby (roky 2010 – 2011) došlo k úspoře provozních nákladů, které bylo způsobeno snížením počtu pracovníků na pozici operátor železniční dopravy z 15 na 10 pracovníků a ve funkci signalista z 13,4 na 10 pracovníků. Dále se projevuje trend růstu mezd.

U nákladů provozuschopnosti není trend jejich vývoje jednoznačný, po dokončení 1. stavby lze konstatovat rovněž jistou úsporu nákladů, dále však náklady poměrně rychle rostou.

Rozhodující budou data za rok 2016, který je prvním rokem plného provozu a není ovlivněn stavební činností.

5.3. Příjmy z poplatků za DC

Příjmy z poplatků za DC nebyly v předmětném EH do CBA zahrnuty. Skutečně doložená data o příjmech z poplatků dodala SŽDC, s.o.. Jelikož mezi roky 2010 a 2011 se začala aplikovat rozdílná metodika výpočtu a od roku 2012 pak doznal změn evidenční systém dat, příjmy z poplatků za dopravní cestu tak nejsou na některých tratích zaústěných do uzlu Břeclav zcela porovnatelné. Z těchto důvodů je neuvádíme.

Skutečná výše příjmů z poplatků za DC je závislá na rozsahu provozu, který se samozřejmě každým rokem mění, a aktuálně platných sazbách dle prohlášení o dráze. Jelikož skutečné příjmy z poplatků za DC nejsou v časové řadě zcela srovnatelné, uvádíme pouze průměrný počet vlaků za den na jednotlivých tratích zaústěných do žst. Břeclav.

Vlaků/den – osobní doprava

Směr:	Znojmo	Vídeň	Bratislava	Brno	Přerov
2007:	25,1	45,3	26,6	64,4	102,3
2008:	25,1	44,4	22,0	65,4	105,5
2009:	23,8	30,6	14,3	78,7	130,4
2010:	24,4	40,4	37,4	81,1	131,7
2011:	25,2	33,0	35,1	79,0	97,1
2012:	24,7	32,1	35,9	76,6	98,7
2013:	24,6	30,6	34,7	80,8	102,0
2014:	26,0	31,4	34,8	80,3	102,3
2015:	27,0	32,1	35,3	81,9	103,0

Vlaků/den – nákladní doprava

Směr:	Znojmo	Vídeň	Bratislava	Brno	Přerov
2007:	1,6	40,2	32,5	41,9	81,9
2008:	0,8	41,5	30,5	40,0	77,0
2009:	0,6	32,1	21,5	26,4	51,8
2010:	2,1	31,3	24,7	30,2	56,3
2011:	3,8	38,2	36,3	40,4	55,3

2012:	3,4	47,9	42,4	39,3	63,9
2013:	3,7	47,4	46,6	41,2	68,7
2014:	3,7	48,4	47,7	41,8	68,9
2015:	4,8	40,6	50,8	44,9	69,2

Počty vlaků na tratích zaústěných do železničního uzlu Břeclav jsme sumarizovali a tento přehled uvádíme níže:

Celkový průměrný počet vlaků/den v železničním uzlu Břeclav:

	Osobní doprava	Nákladní doprava
2007:	263,6	198,0
2008:	262,5	189,8
2009:	277,8	132,3
2010:	315,1	144,6
2011:	269,4	173,9
2012:	268,0	196,9
2013:	272,7	207,6
2014:	274,8	210,5
2015:	279,4	210,3

Z dodaných dat je možné učinit závěr, že dopravní výkony na tratích zaústěných do železničního uzlu Břeclav mají – přes jisté výkyvy - rostoucí tendenci. Pokles nákladní dopravy v letech 2008-2010 byl způsoben celospolečenskou hospodářskou krizí, kdy došlo k propadu nákladní dopravy i v celostátním měřítku.

V původním ekonomickém hodnocení se na str. 9 uvádí, že propustnost osobního nádraží je omezena 263 vlaky/den a její využití (v době zpracování EH) dosahuje 97%. Dle výše uvedených údajů se průměrný denní počet vlaků osobní dopravy zvýšil z 263,6 v roce 2007 na 279,4 v roce 2015. Bez realizace hodnoceného projektu by tedy pravděpodobně docházelo ke kapacitním problémům a z toho vyplývajícím negativním vlivům na zpoždění vlaků.

5.4. Přínosy projektu

Předmětné „ekonomické zhodnocení“ uvažovalo s následujícími účinky projektu:

- Nárůst nákladů na údržbu ve výši 719,029 tis. Kč/rok
- Úspora času v závislosti na zvýšení rychlosti ve výši 5 367,689 tis. Kč/rok:
- Úspora času v závislosti na zvýšení propustnosti ve výši 22 590,084 tis. Kč/rok
- Efekt ze zvýšení bezpečnosti ve výši 2 010,485 tis. Kč/rok
- Celkový roční přínos po realizaci projektu ve výši 29 249,228 tis. Kč/rok

Nárůst nákladů údržby

„Ekonomické zhodnocení“ předpokládalo, že vlivem realizace projektu dojde ke zvýšení nákladů na údržbu v závislosti na zvýšení spotřeby elektrické energie (o 652,5 tis. Kč/rok) a vyšší náročnosti na údržbu budov (o 66,5 tis. Kč/rok).

Z dodaných dat (viz kapitola 5.2.) nákladů provozuschopnosti je patrné, že k nárůstu nákladů došlo již v průběhu realizace 1. stavby projektu, po jejím dokončení se projevila úspora nákladů, v průběhu realizace 2. stavby náklady opět rostly.

Rozhodující bude vývoj nákladů od roku 2016, který je prvním rokem plného provozu. Je ale pravděpodobné, že nárůst nákladů údržby bude oproti předpokladům vyšší.

Úspora času vlivem zvýšení rychlosti

Předmětné „ekonomické zhodnocení“ vycházelo z předpokladů, že realizací projektu dojde ke zkrácení jízdních dob. Uvažovalo se se zkrácením o 2,11 min./vlak. Tato úspora však byla předpokládána pouze u 14 vlaků/den v relaci Brno (resp. Praha) – Vídeň.

Ve studii proveditelnosti byly na základě aktualizované dopravní technologie úspory času rozšířeny, a to pro všechny dálkové osobní vlaky se uvažovalo z průměrnou úsporou ve výši 3,19 min./vlak a pro všechny regionální vlaky s průměrnou úsporou ve výši 1,5 min./vlak.

Skutečné úspory času jsme ověřili pomocí analýzy jízdních řádů. Porovnávali jsme jízdní doby dle JŘ 2005/2006, tedy jízdní doby před zahájením realizace projektu se současnými jízdními dobami dle JŘ 2016/2017, tedy dle grafikonu, který již není ovlivněn probíhající stavbou. Jízdní doby jsem porovnávali vždy ze stanice Břeclav do nejbližší

zastávky v regionální dopravě a do nejbližší rychlíkové stanice v dálkové dopravě. Výsledky tohoto porovnání v minutách přinášíme v následující tabulce.

Trať		z/do žst.	před realizací projektu	po realizaci projektu	úspora
směr Brno	regionální	Ladná	7	6,5	0,5
	dálková	Brno	30	29	1
směr Přerov	regionální	Hrušky zast.	8	6,5	1,5
	dálková	Hodonín	14	12,5	1,5
směr Bratislava	regionální	Lanžhot	11	7	4
	dálková	Kúty	17	11,5	5,5
směr Znojmo	regionální	Boří les	4	3	1

Úsporu času na trati ve směru na Vídeň se nepodařilo ověřit, neboť tato trať se v JŘ neuvádí. V dalších výpočtech uvažujeme obdobně jako u tratě ze Znojma, která je zaústěna z jihu s průměrnou úsporou ve výši 1 minuta.

Z porovnání jízdních dob je patrné, že došlo k jejich zkrácení i v regionální dopravě, což původní ekonomické hodnocení neuvažovalo (uvažovalo se pouze s efektem zpoždění ve variantě bez projektu).

Druhým vstupem do výpočtu časových úspor je počet cestujících, kterých se úspora týká. Počty cestujících na jednotlivých tratích zaústěných do uzlu Břeclav byly převzaty ze sčítacích kampaní ČD. Data byla poskytnuta za roky 2011 – 2015. Počty přepravených cestujících za rok (v dělení na regionální a dálkovou dopravu) uvádíme v následující tabulce.

Trať		2011	2012	2013	2014	2015
směr Brno	regionální	454 998	481 500	473 894	482 044	456 911
	dálková	2 279 383	2 524 855	2 508 395	2 582 701	2 909 969
směr Přerov	regionální	547 317	601 530	601 243	637 430	634 634
	dálková	955 555	1 078 803	1 054 940	1 044 822	1 039 519
směr Bratislava	regionální	94 924	99 810	102 616	87 611	81 736
	dálková	546 164	1 043 490	1 129 507	1 110 697	1 176 049
směr Vídeň	regionální	65 678	46 971	34 801	35 940	36 974
	dálková	459 345	817 365	710 894	753 812	904 880
směr Znojmo	regionální	411 725	456 500	444 369	458 578	474 259

Dle skutečně doložených dat celkové počty cestujících za posledních 5 let mají spíše rostoucí trend, je však rozdíl mezi dálkovou a regionální dopravou. Zatímco objem přeprav v regionální dopravě má spíše stagnující trend a na některých tratích došlo i k poklesu přepravených osob, dálková doprava má výrazný růstový trend a i do budoucna je předpoklad jejího dalšího růstu. Na některých tratích (směr Vídeň a Bratislava) došlo za posledních 5 let i k zdvojnásobení objemu přepravených cestujících. S takovým tempem

růstu nebylo uvažováno ani ve SP. Ve SP se naopak uvažovalo, že po dobu výstavby – vzhledem k častým výlukám – dojde k poklesu počtu cestujících v průměru o 10% ve srovnání se stavem před zahájením stavby. S růstem počtu cestujících se počítalo až po dokončení obou staveb, kdy během dvou let se počítalo s návratem na původní hodnoty a následně s růstem 2% ročně až do roku 2018. Od roku 2019 až do konce hodnotícího období bylo uvažováno s průměrným 1% růstem počtu cestujících.

Předmětné „ekonomické zhodnocení“ uvažovalo celkové úspory času v osobohodinách za rok v dálkové dopravě ve výši 44 925 osobohod./rok.

Ve SP byly pro rok 2015 vyčísleny předpokládané úspory času původní železniční dopravy ve výši 42 429 osobohod./rok v dálkové dopravě a 26 447 osobohod./rok v regionální dopravě, celková úspora času tak činí 70 282 osobohod./rok.

Dle skutečně doložených údajů o přepravě z roku 2015 je předpoklad úspor času 197 373 osobohod./rok v dálkové dopravě a 33 643 osobohod./rok v regionální dopravě, celková úspora času činí 231 016 osobohod./rok. Tato úspora se plně projeví od roku 2016, který je z pohledu CBA 1. rokem plného provozu.

Oproti předpokladům v EH došlo k nárůstu úspor času o: +414,23%

Oproti předpokladům ve SP došlo k nárůstu úspor času o: +228,70%

Úspora času vlivem zvýšení propustnosti

V předmětném „ekonomickém zhodnocení“ bylo uvažováno s průměrnou úsporou ve výši 2 min./vlak v regionální dopravě. Jedná se o průměrné zpoždění (ve variantě bez projektu) všech regionálních vlaků v důsledku nedostatečné kapacity (nízká propustnost bez realizace projektu).

Tato úspora v regionální dopravě byla vyčíslena ve výši 189 070 osobohod./rok.

V následně zpracované SP již s tímto typem úspor nebylo uvažováno, bylo uvažováno pouze s úsporami času vlivem zvýšení rychlosti. Ověření zpoždění ve variantě bez projektu není v tuto chvíli možné, neboť projekt byl realizován. Zda by docházelo ke zpoždění skutečně všech regionálních vlaků na tratích zaústěných do uzlu Břeclav by musela prokázat aktualizovaná dopravní technologie, která by vycházela ze současného rozsahu provozu.

Zvýšení bezpečnosti

Předmětné EH uvažovalo benefity ze zvýšení bezpečnosti jako 3% podíl z IN do objektů zvyšujících bezpečnost, tj. zahrnuty byly náklady na zabezpečovací zařízení,

peronizaci, podchody a bezbariérové přístupy. Tímto postupem byl vyčíslen benefit ve výši 2 010,485 tis.Kč/rok.

Obdobný přístup byl zvolen i ve SP, roční efekt byl vyčíslen ve výši 20 634 tis. Kč, tedy zhruba 10x vyšší než v původním EH.

Tento přístup ke stanovení benefitu ze zvýšení bezpečnosti byl v souladu s tehdy platnou metodikou, v současnosti benefity zahrnovat 3% podílem z investičních nákladů již není přípustné.

6. Závěry ex-post hodnocení

Projekt byl realizován a hlavní cíle, které byly stanoveny v souladu se zásady modernizace tratí, které jsou součástí sítě TEN-T byly dle závěrečných monitorovacích zpráv k 1. a 2. stavbě splněny.

Obecným cílem stavby bylo uvedení žst. Břeclav do technického stavu v souladu s mezinárodními dohodami AGC, AGTC a technickými specifikacemi interoperability. Dalším cílem této stavby bylo zkrácení jízdních dob vlakových spojů v rámci žst. Břeclav a modernizace stávajících železničních staveb a zařízení tak, aby odpovídala současným požadovaným technickým parametrům pro zvýšení rychlosti a současně i zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Rozhodujícím přínosem bylo dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC GC, modernizace stávajícího zabezpečovacího zařízení, zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální rychlosti až na 160 km/h (průjezd železničním uzlem rychlostí 120 km/h, resp. 130 km/h pro soupravy s naklápěcími skříněmi). Kromě zvýšení rychlosti a zkrácení jízdní doby bylo důležitým přínosem stavby také zvýšení bezpečnosti železničního provozu a snížení negativních vlivů železniční dopravy na obyvatelstvo. Zvýšení bezpečnosti provozu je zajištěno zřízením nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

V rámci 1. stavby bylo rekonstruováno 7,8 km tratí, v rámci 2. stavby 1,1 km tratí. Byla provedena rekonstrukce osobního nádraží s cílem zvýšení počtu nástupních hran na 12 pro zajištění současného odbavení vlaků ve více směrech. Bylo provedeno zastřešení nástupišť, pro zajištění mimoúrovňových příchodů na ostrovní nástupiště 1 - 4 byl zrekonstruován a prodloužen stávající podchod pro pěší včetně vybudování výtahů pro dopravu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Co se týká efektivnosti projektu – vzhledem k odložení realizace 2.stavby a vzhledem skutečnosti, že prvním rokem plného provozu je rok 2016, za který v době zpracování tohoto

dokumentu nejsou k dispozici skutečně doložitelná data, jsme neprováděli orientační propočet cash-flow. Obě stavby je nutné posuzovat komplexně jako soubor staveb, který přináší celospolečenský efekt. Nové ex-post hodnocení navrhujeme zpracovat po 5 letech provozu.

Závěr:

„Ekonomické zhodnocení“, které bylo předmětem tohoto ex-post hodnocení je z pohledu dnešních nároků na zpracování CBA analýzy naprosto nevyhovující.

Ekonomická efektivnost projektu byla prokázána následně zpracovanou studií proveditelnosti, která byla schválena Evropskou komisí.

Od doby jejího zpracování došlo k následujícím rozhodujícím změnám s vlivem na efektivnost:

- Odložení 2. stavby má za následek zkrácení období provozu o 3 roky (při zachování hodnotícího období 2007 - 2036), a tudíž snížení počtu let, kdy vznikají benefity z 24 na 21.

  Vliv na celospolečenskou efektivnost – záporný

- Snížení IN o 10,92%

  Vliv na celospolečenskou efektivnost – kladný

- Výrazný narůst časových úspor o 228,70% v závislosti především na výrazně vyšších objemech přepravených osob v dálkové dopravě

  Vliv na celospolečenskou efektivnost – výrazně kladný

- Propad nákladní dopravy o cca 25% způsobený v letech 2008 - 2010 celospolečenskou krizí je vyšší než předpokládaný 10% pokles v období výstavby. Rozhodující pro efektivnost projektu bude, zda od roku 2016 dojde k plánovanému výraznému růstu nákladní dopravy v souladu s předpoklady ve SP.

Z výše uvedené analýzy je možné učinit závěr, že kladné a záporné vlivy se eliminují a projekt zůstane – především v důsledku výrazného růstu osobní dopravy – celospolečensky efektivní. Tuto skutečnost však bude nutné doložit orientačním propočtem cash-flow zpracovaným na základě skutečně doložených dat o provozu a přepravě alespoň za 5 let. V tuto chvíli je možné konstatovat, že realizací projektu jsou vytvořeny všechny předpoklady pro naplnění předpokládaných cílů v oblasti celospolečenské efektivnosti.