**Ex-post CBA D1 Jánovce – Jablonov, aktualizácia 2020**

Ex-post CBA D1 Jánovce – Jablonov bola realizovaná v roku 2019 a je k dispozícii na stránke <https://www.opii.gov.sk/metodicke-dokumenty/ex-post-cba>. Údaje ktoré vstupovali do analýzy boli z rokov 2011 – 2018.

MDV SR ako Riadiaci orgán pristúpilo k aktualizácii ex-post CBA a to upravením predchádzajúcej ex-post CBA o reálne hodnoty za rok 2019. Išlo o nasledovné údaje :

*HDP – zdroj: Štatistický úrad SR*

*Inflácia – zdroj :  Štatistický úrad SR*

*Ceny pohonných hmôt – zdroj :  Štatistický úrad SR*

*Intenzita dopravy – zdroj : automatické sčítače dopravy NDS, a.s.*

*Prevádzkové náklady – zdroj : účtovníctvo NDS, a.s.*

*Príjmy – zdroj : účtovníctvo, NDS a.s.*

*Nehodovosť – zdroj : Policajný zbor SR*

Následne bola prepočítaná CBA celého projektu spolu s predikciou vývoja do roku 2040 a to metodikou Operačného programu Doprava (2007 – 2013), podľa ktorého bola tiež vypracovaná pôvodná CBA.

Vyhodnotenie finančnej a ekonomickej analýzy, ktoré sa nachádza nižšie je formou porovnania aktuálnej ex-post CBA analýzy s predchádzajúcou t.j. s ex-post CBA realizovanou v roku 2019.

**Vyhodnotenie finančnej analýzy**

Finančná medzera nezmenila, potvrdila sa jej výška **100%**.

Finančné vyjadrenie ukazovateľov nižšie je kumulatívne za celé referenčné obdobie 30 rokov a sumy sú uvedené bez diskontácie finančnou diskontnou sadzbou.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Investičné** **náklady** | predchádzajúca CBA**287 515 642 EUR** | po aktualizácii**287 515 642 EUR** | **0%** |

Uvádzané investičné náklady sú s DPH. Na výšku investičných nákladov nemala aktualizácia vplyv.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zostatková** **hodnota** | predchádzajúca CBA**151 875 080 EUR** | po aktualizácii**151 875 080 EUR** | **0%** |

Zostatková hodnota bola prepočítaná metódou „životnosti infraštruktúrnych prvkov“ a taktiež na výšku zostatkovej hodnoty nemala aktualizácia vplyv.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy** | predchádzajúca CBA**54 297 473 EUR** | po aktualizácii**55 361 284 EUR** | **+ 2,0%** |

Príjmy z mýta sa na predmetnom úseku zvýšili z 1 795 563 EUR (rok 2018) na 1 874 917 EUR (rok 2019), čo sa prejavilo z dlhodobého hľadiska o niečo pozitívnejšou predpoveďou do roku 2040, avšak stále ostáva v platnosti fakt, že projekt si nedokáže sám zarobiť na prevádzku.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky** | predchádzajúca CBA**78 247 659 EUR** | po aktualizácii**81 202 839 EUR** | **+ 3,8%** |

Výdavky projektu sa skladajú z nákladov na prevádzku a údržbu infraštruktúry a z nákladov na prevádzku mýta. Ako aj pri príjmoch tak aj pri nákladoch bol zaznamenaný nárast z 1 724 000 EUR (rok 2018) na 2 130 030 EUR (rok 2019). Nárast výdavkov bolo potrebné premietnuť aj do odhadu výdavkov na ďalšie roky.

**Vyhodnotenie ekonomickej analýzy**

Pomer nákladov a prínosov (B/C) sa znížil z **5,02** na **4,****47** keď sa znížili všetky sledované ukazovatele nižšie. ERR (ekonomická vnútorná miera návratnosti) sa taktiež znížila z **26,3%** na **24,7%** avšak ostáva stále niekoľkonásobne vyššia ako ekonomická diskontná sadzba.

Uvedené údaje z úspor nižšie sú diskontované ekonomickou diskontnou sadzbou 5,5%.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora času** **cestujúcich** | predchádzajúca CBA**852 614 527 EUR** | po aktualizácii**795 097 590 EUR** | **- 6,7%** |

Reálne intenzity osobnej a nákladnej dopravy na predmetnom úseku v roku 2019 boli vyššie ako v roku 2018. Avšak pri zapracovaní do dopravného modelu, ktorý zahŕňa priľahlú cestnú sieť celkovo v dĺžke 108,26km prichádza k zníženiu úspor času cestujúcich a to na základe interakcie medzi 19timi úsekmi modelovaného územia. Uvedené je spôsobené najmä vyššie nameranými intenzitami dopravy na paralelných a priľahlých cestách I. triedy.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora prevádzkových nákladov vozidiel** | predchádzajúca CBA**170 579 995 EUR** | po aktualizácii**122 176 615 EUR** | **- 28,4%** |

Prevádzkové náklady vozidiel sú zložené zo spotreby pohonných hmôt a  ostatných prevádzkových nákladov vozidiel (ako napr. opotrebenie vozidiel), kde prichádza k zníženiu úspory. Ako aj pri úsporách času cestujúcich, tak aj pri úsporách prevádzkových nákladov vozidiel je dôvodom zníženia interakcia reálne nameraných intenzít na modelovanej cestnej sieti, kde kľúčové ukazovatele boli dĺžky (v metroch) posudzovaných úsekov a rýchlosti vozidiel na daných úsekoch, z čoho bola vypočítaná priemerná spotreba pohonných hmôt.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora z nehodovosti** | predchádzajúca CBA**44 404 276 EUR** | po aktualizácii**38 201 455 EUR** | **- 14,0%** |

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2016 – 2019, keď do analýzy nehodovosti vstupoval nielen samotný úsek ale aj celá priľahlá sieť ciest prvej a druhej triedy. Na zníženie úspor z nehodovosti mal najväčší vplyv vyšší počet smrteľných nehôd v roku 2019 v rámci analyzovanej cestnej sieti napriek tomu, že na predmetnom úseku bola zaznamenaná iba jedna smrteľná nehoda.

**Záverečné hodnotenie**

Finančná analýza potvrdila predpoklad, že projekt nedokáže v plnom rozsahu pokryť výdavky zo svojich príjmov, čím sa preukázala opodstatnenosť financovania projektu z fondov Európskej Únie.

Ekonomická analýza potvrdila efektívnosť vynakladania verejných zdrojov, nakoľko prínosy projektu pre spoločnosť prevažujú pred jeho nákladmi. Platí záver, že projekt opodstatňuje vynaložené náklady prostredníctvom benefitov, ktoré spoločnosti prináša.