**Ex-post CBA D1 Jánovce – Jablonov**

Zmluva o poskytnutí nenávratného finančného príspevku (NFP) pre projekt výstavby diaľnice „D1 Jánovce – Jablonov“ bola uzatvorená dňa 21. 07. 2011. Prvý Dodatok k Zmluve o poskytnutí NFP bol uzatvorený dňa 21. 11. 2011. Druhý Dodatok k Zmluve o poskytnutí NFP bol uzatvorený 19. 05. 2014, ktorý bol upravený na základe rozhodnutia Európskej komisie. Tretí Dodatok k Zmluve o poskytnutí NFP zo dňa 7.12.2015 upravoval investičné výdavky na základe aktualizovanej analýzy nákladov a výnosov.

Išlo o finančný príspevok na výstavbu 18,54 km diaľničného úseku D1 Jánovce – Jablonov. Prijímateľovi (Národná diaľničná spoločnosť, a. s.,) bol poskytnutý finančný príspevok vo výške **172 198 626,98 EUR**, ktorý sa skladal z príspevku z Kohézneho fondu (85 % z celkovej sumy) vo výške **146 368 832,93 EUR** a z príspevku zo štátneho rozpočtu (15 % z celkovej sumy) vo výške **25 829 794,05 EUR**. Príspevok bol stanovený na základe výsledku finančnej analýzy v rámci analýzy nákladov a prínosov (CBA) projektu, keď finančná medzera predstavovala **97,04% (t. j. 97,04% z celkových oprávnených výdavkov projektu bolo poskytnutých zo zdrojov Operačného programu Doprava 2007 – 2013)**. Diaľnica D1 Jánovce – Jablonov je v užívaní od novembra 2015.

MDV SR ako Riadiaci orgán (RO) pristúpilo k ex-post prevereniu CBA z dôvodu zvýšenia kvality tvorby nasledujúcich predkladaných CBA cestných projektov, z dôvodu spresnenia dopravného modelovania nasledujúcich projektov ako aj užitočných podkladov ohľadom ďalšej aktualizácie Metodickej príručky CBA.

Pri spätnom vyhodnotení CBA boli za roky 2011 – 2018 podľa skutočného stavu aktualizované nasledovné vstupné údaje:

*HDP – zdroj: Štatistický úrad SR, Ministerstvo financií SR, Metodická príručka CBA OPD*

*Inflácia – zdroj :  Štatistický úrad SR*

*Ceny pohonných hmôt – zdroj :  Štatistický úrad SR*

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

*Intenzita dopravy – zdroj : celoštátne sčítanie dopravy SSC 2015,*

 *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 metodikou Operačného programu Doprava (2007 – 2013) spolu s predikciou vývoja do roka 2040. Ako pôvodná CBA bola uvažovaná posledná aktualizovaná CBA predložená RO OPD počas realizácie projektu.

**Vyhodnotenie finančnej analýzy**

Finančná medzera sa zvýšila z **97,07% na** **100%.** Znamená to, že príspevok z fondov EÚ na oprávnené náklady projektu by mal byť v súčasnosti vyšší ako je v Zmluve o NFP. Najväčší vplyv na zvýšenie finančnej medzery má fakt, že príjmy z mýta sú nižšie ako sa predpokladalo t.z. projekt nedokáže pokryť výdavky spojené s prevádzkou a údržbou infraštruktúry v referenčnom období 30 rokov.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Investičné náklady** | pôvodné**266 030 102 EUR** | po aktualizácii **287 515 642 EUR** | **+ 8,08%** |

Uvádzané investičné náklady sú s DPH. Celkové investičné náklady stavby sú vyššie najmä z dôvodu nepriaznivého geologického podložia, ktorú nepredpokladala projektová dokumentácia, čo sa prejavilo zvýšenou náročnosťou financovania oporného múra. Nepriaznivo na celkové investičné náklady vplývala aj tragická udalosť v Kurimanoch, kde prišlo k zrúteniu betónového diaľničného mosta.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Zostatková hodnota** | pôvodná**126 742 406 EUR** | po aktualizácii **151 875 080 EUR** | **+ 19,83%** |

Vyššie investičné náklady vplývajú aj na zvýšenie zostatkovej hodnoty. Zostatková hodnota bola prepočítaná metódou „životnosti infraštruktúrnych prvkov“.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Príjmy** | pôvodné**81 164 870EUR** | po aktualizácii **54 297 473 EUR** | **- 33,1%** |

Príjmy z mýta (ako jediný príjem projektu) sú priamo závislé na intenzitách nákladnej dopravy. Intenzity nákladnej dopravy na predmetnom úseku sú nižšie v porovnaní s predpokladanými intenzitami dopravy z pôvodnej CBA. Údaje o výbere mýta v EUR sú priamo z účtovníctva NDS a.s. za roky 2015 – 2018 spolu s predikciou vývoja na základe predpokladaných intenzít nákladnej dopravy.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Výdavky** | pôvodné**77 294 430 EUR** | po aktualizácii **78 247 659 EUR** | **+ 1,23%** |

Výdavky projektu sa skladajú z nákladov na prevádzku a údržbu infraštruktúry a z nákladov na prevádzku mýta. Pôvodná kalkulácia výdavkov je pomerne presná v porovnaní s reálne vynaloženými nákladmi za roky 2015 – 2018 na predmetnom úseku. Údaje v EUR opäť pochádzajú z účtovníctva NDS a.s.

**Vyhodnotenie ekonomickej analýzy**

Pomer nákladov a prínosov (B/C) sa zvýšil z **4,02** na **5,02.** Zvýšenie bolo zapríčinené vyššou úsporou času cestujúcich na dotknutom diaľničnom úseku, ale aj na celej priľahlej cestnej siete okolia. Taktiež počet nehôd bol nižší ako sa predpokladalo, čo zapríčinilo vyššiu kumulatívnu úsporu z nehodovosti.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora času cestujúcich** | pôvodná**497 858 353 EUR** | po aktualizácii **852 614 527 EUR** | **+ 71,26%** |

Na úsek D1 Jánovce Jablonov bol pri predkladaní na Európsku Komisiu vypracovaný dopravný model, ktorý zahŕňal priľahlú cestnú sieť celkovo v dĺžke 108,26km. Pri dosadení reálne nameraných intenzít dopravy interakcia medzi celkovo 19timi úsekmi modelovaného územia spôsobili vyššiu úsporu času cestujúcich (najmä vyššie namerané intenzity na paralelných a priľahlých cestách I. triedy.) Ešte presnejšie posúdenie úspor času bude k dispozícii v roku 2020 po celoštátnom meraní intenzít dopravy na cestách I. a  II. triedy, ako aj z automatických sčítačov dopravy NDS a.s. resp. z údajov z mýtnych brán.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Úspora prevádzkových nákladov vozidiel** | pôvodná **224 276 071 EUR** | po aktualizácii  **170 579 995 EUR** | **- 23,94%** |

Prevádzkové náklady vozidiel sú zložené zo spotreby pohonných hmôt a  ostatných prevádzkových nákladov vozidiel (ako napr. opotrebenie vozidiel), kde prichádza k zníženiu úspory. Uvedené je spôsobené opäť interakciou 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** | pôvodná**27 892 102 EUR** | po aktualizácii **44 404 276 EUR** | **+ 59,2%** |

Nehodovosť bola vypočítaná na základe počtu nehôd za roky 2016 – 2018, kde bol zaznamenaný nižší počet smrteľných nehôd, ako aj nižší počet nehôd s vážnymi aj ľahkými zraneniami v porovnaní s pôvodným predpokladom CBA analýzy. Do analýzy nehodovosti vstupoval nielen samotný úsek ale aj celá priľahlá sieť ciest prvej a druhej triedy.

**Záverečné hodnotenie**

Spätné vyhodnotenie CBA preukázalo opodstatnenosť financovania projektu z fondov Európskej Únie.

Finančná analýza potvrdila predpoklad, že projekt nedokáže v plnom rozsahu pokryť výdavky zo svojich príjmov, dokonca v súčasnosti by mal byť finančný príspevok z Kohézneho fondu vyšší ako bol pôvodne poskytnutý.

Ekonomická analýza potvrdila efektívnosť vynakladania verejných zdrojov, nakoľko prínosy projektu pre spoločnosť prevažujú pred jeho nákladmi. Pri posudzovanom projekte metodikou OPD sa celkové prínosy pre spoločnosť ešte viac zvýšili.