

---

# **Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň**

**Aktualizace ekonomického hodnocení**

**Vypracoval: Správa železnic, státní organizace, odbor  
projektování staveb**

**Prosinec 2020**

---



# Obsah

1	Identifikace projektu .....	4
2	Přehled změn .....	4
2.1	Investiční náklady .....	4
2.2	Cenová úroveň .....	5
2.3	Nové CBA tabulky .....	5
2.4	Provozní náklady infrastruktury .....	5
2.5	Provozní náklady vozidel .....	6
2.6	Úspory času .....	8
2.7	Externality .....	9
2.8	Příjmy .....	9
2.9	Ostatní přínosy EA .....	9
3	Investiční náklady a zůstatková hodnota.....	10
4	Přehled výsledků .....	11
5	Závěr .....	12

# 1 Identifikace projektu

Jedná se o aktualizaci ekonomického hodnocení souboru staveb na trati Velký Osek – Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové – Týniště n. O. – Choceň, které bylo součástí „Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“ (dále „Podkladová SP“) zpracované v 07/2015 společností SUDOP PRAHA a. s. a schválené na jednání Centrální komise MD dne 1. 9. 2015 ve variantě A4+B4.

Aktualizace ekonomického hodnocení je zpracována v souladu s Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, schválenou Ministerstvem dopravy dne 31. 10. 2017.

Ekonomické hodnocení zohledňuje postup projektové přípravy od schválení Podkladové SP. Jde zejména o tyto změny:

- investiční náklady jednotlivých staveb odpovídají aktuálnímu stavu zpracování, tedy technologické stavby (TNS, DOZ, ETCS, GSM-R) ve stadiu 1, liniové infrastrukturní stavby ve stadiu 2;
- hranici úseku u žst. Velký Osek je nově km 4,1 v traťovém úseku Kanín – Dobšice n. C., z hodnoceného rozsahu tak byla vypuštěna Libická spojka (novostavba trati Kanín – Libice n. C.) včetně obvodu Kanín. Tato část infrastruktury se nově stala součástí stavby „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“, zahrnuté do „Aktualizace studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“;
- úsek Kanín – Chlumec n. C. byl pro účely dokumentace EIA zpracován v podrobnosti DÚR variantně, a to ve variantě A4 s parametry podle Podkladové SP s rychlostními omezeními do 100 km/h a dále ve variantě A5 s vyšším rozsahem přeložek trati a se snížením sklonu pro usnadnění podmínek nákladní dopravy. Do této aktualizace EH vstupuje varianta A5, protože tato varianta vzešla jako výhodnější z posouzení EIA a lépe plní cíle stavby, zejména dosahuje nižších provozních nákladů pro nákladní dopravu a kratších cestovních časů v osobní dopravě;
- v žst. Hradec Králové hl. n. zůstalo zachováno rozdělení nákladů a přínosů mezi ramena Velký Osek – Hradec Králové – Choceň a Pardubice – Hradec Králové, ale rozsah úprav této stanice se rozšířil v nákladní části;
- žst. Týniště n. O. byla celá vyjmuta z tohoto ekonomického hodnocení, protože v současné době je svými náklady a přínosy zahrnuta do ramene Týniště n. O. – Solnice;
- do jednotlivých staveb byly zahrnuty náhrady železničních přejezdů a jejich náhrady mimoúrovňovými kříženími v těch případech, kdy taková náhrada je odůvodněná. Jde o případy, kdy přejezd není možné zachovat z důvodu platných norem (např. přejezd ve stanici přes staniční koleje), přejezdy nezachovatelné z důvodu změny polohy trati (např. při zahlbouení trati), a přejezdy s frekvencí, na nichž přínosy z náhrady převyšují příslušné investiční náklady;
- další drobnější dílčí změny jsou uvedeny níže v textu.

Ostatní předpoklady a vstupy byly převzaty z původního ekonomického hodnocení z 07/2015.

## 2 Přehled změn

### 2.1 Investiční náklady

Celkové investiční náklady jsou zpracovány u liniových infrastrukturních staveb na základě rozpočtů dílčích staveb ve stadiu 2, tj. dokumentace pro územní řízení, a to ve výši **37 432 065 498 Kč** ve smíšené CÚ. Rozpočty pro TNS, ETCS, GSM-R, DOZ byly odborně odhadnuty na podkladu ceníku SPOŽES 2019. Pro účely CBA byly všechny investiční náklady převedeny na CÚ 2020 a jejich výše je **30 355 703 575 Kč**.

**Tabulka 1: Přehled rozpočtů investičních nákladů (CÚ 2020) jednotlivých staveb a jejich předpokládaná doba realizace**

Název akce	Rozpočet v CÚ 2020	Předpokládaná doba realizace
Modernizace traťového úseku odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)	7 311 502 700	2023 - 2029
TNS Dobšice nad Cidlinou	550 000 000	2026 - 2028
Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)	7 522 406 005	2023 - 2029
TNS Káranice	550 000 000	2026 - 2028
Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2.stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa, ŽST Hradec Králové hl. n., část dle Studie proveditelnosti Velký Osek - Hradec Králové - Choceň	1 544 605 797	2023 - 2027
Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)	4 861 703 918	2023 - 2028
TNS Týniště nad Orlicí	400 000 000	2026 - 2028
Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) - Choceň	6 615 485 154	2023 - 2028
DOZ, ETCS, GSM-R	1 000 000 000	2026 - 2028

V souvislosti se změnou investičních nákladů došlo k aktualizaci výše zůstatkové hodnoty – konkrétní výpočty jsou uvedeny v příložených CBA tabulkách.

## 2.2 Cenová úroveň

Cenová úroveň všech vstupů do CBA byla aktualizována na CÚ 2020.

## 2.3 Nové CBA tabulky

Při aktualizaci CBA byla použita aktuálně platná verze CBA tabulek, verze 1.08.

## 2.4 Provozní náklady infrastruktury

### Varianta bez projektu

Pro výpočet nákladů na údržbu a opravy ve variantě bez projektu byla použita metoda měrných sazeb dle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb (dále „Rezortní metodika“), a to z důvodu, že nebyly známy náklady po položkách a jedná se o ucelenou trať délky přes 50 km. Uvažována byla kategorie TC6 (jednokolejná trať, elektrizovaná, celostátní). Výpočet vychází z Rezortní metodiky (délka trati × sazba). Toto číslo bylo dále navýšeno o 33 % jako zohlednění vlivu vývoje cen stavebních prací oproti době vydání Rezortní metodiky (vítězné nabídky vs. OTSKP u srovnatelných zakázek Správy železnic z let 2019 a 2020).

U výpočtu reinvestic byl zvolen stejný přístup jako u oprav, tedy měrné sazby. Výpočet vychází z Rezortní metodiky (délka trati × sazba), toto číslo bylo opět navýšeno o 33 % ze stejného důvodu jako u oprav. Dále v letech 2028 až 2030 bylo navýšeno o ETCS, s nimiž se uvažuje i ve variantě bez projektu, vzhledem k aktuální koncepci vybavení ETCS na celé železniční síti a vzhledem k tomu, že trať přes Hradec Králové slouží i dnes jako odklonová pro I. TŽK.

Náklady na řízení provozu byly aktualizovány. Došlo k aktualizaci zaměstnanců o vliv dosavadních opravných akcí OŘ (Čermná n. O., oprava SZZ) a věcného rozsahu žst. Týniště n. O. (nově je celá stanice zahrnuta do EH Týniště – Solnice). Byly zohledněny budoucí opravné práce, tedy postupná náhrada SZZ novými zařízeními – bez potřeby signalistů, ale i nadále bez DOZ z důvodu zachování úrovnových nástupišť. Dále byl zohledněn vliv nočních výluk dopravní služby, tedy náklady na pracovníky během těchto nočních výluk. Rezortní metodika neobsahuje sazby pro traťového dispečera a pracovníka dozoru. V řádku Dozorčí provozu je uveden traťový dispečer a v řádku Dělník v dopravě je uveden pracovník dozoru.

Náklady na běžnou údržbu silniční infrastruktury vychází z PN vozidel a sazba byla použita dle Rezortní metodiky dle tab. 8.40 upravené na CÚ 2020.

### **Varianta s projektem**

Náklady na údržbu a opravy ve variantě s projektem byly vypočítány na základě metody individuálního výpočtu podle Rezortní metodiky, tedy 1% ročně údržba a dále byly použity cykly pro jednotlivé roky v kategorii TC3 (částka ponížena o demolice, skládkování, atd.) a to vše od roku 2029, kdy se předpokládá začátek provozu. Pro roky 2023 až 2028 byla použita stejná metoda jako u varianty „bez projektu“.

Pro výpočet nákladů na reinvestice byly opět, stejně jako u oprav, použity cykly dle Rezortní metodiky.

V nákladech na řízení provozu došlo k aktualizaci zaměstnanců obdobně jako u varianty bez projektu.

Náklady na běžnou údržbu silniční infrastruktury jsou uvažovány obdobně jako u varianty bez projektu.

## **2.5 Provozní náklady vozidel**

### **Osobní doprava**

Výhledový rozsah osobní dopravy vstupující do ekonomického hodnocení byl převzat z Podkladové SP. Důvodem je předně návaznost na původní prognózu osobní dopravy, která je rovněž přebírána. Původní koncepce provozu se zavedením nové linky Ex Praha – Hradec Králové a dalšími změnami zejména v úseku Hradec Králové – Týniště n. O. je dosud platná, mírně vyšší budoucí uvažovaný počet vlaků R nebude mít podstatný (a jistě ne negativní) vliv na výsledky EH a případné budoucí převedení vlaků Ex Praha – Hradec Králové na pilotní úsek VRT Praha-Běchovice – Poříčany bude zahrnut do EH pilotního úseku.

Oproti Podkladové SP byla z hodnoceného území vyjmuta Libická spojka a stávající trať Kanín – Velký Osek, které jsou nově plně součástí ASP Kolín – Děčín. V PN vlaků i v časových úsporách cestujících se to projevilo zkrácením délky poježděného úseku a také zkrácením cestovní doby bez projektu i s projektem.

### **Nákladní doprava**

V nákladní dopravě byl rovněž počet nákladních vlaků převzat z Podkladové SP. V nyní uzavírané ASP optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín se uvažuje s výrazně odlišnými počty nákladních vlaků, a to nižšími bez projektu a naopak vyššími s projektem pro preferovanou variantu Z1. Z ASP Kolín – Děčín ovšem neplyne, zda ASP počítá s přínosy z velkého rozdílu mezi počty vlaků bez projektu a s projektem jen na úseku trati Kolín – Děčín, nebo na delším úseku (na celém území ČR nebo dokonce na celé délce přepravy). Aby bylo vyloučeno riziko, že přínosy z výrazně navýšeného rozsahu dopravy budou započteny neobjektivně dvakrát, byl do EH Velký Osek – Hradec Králové – Choceň započten jen původně prognózovaný počet vlaků z Podkladové SP. Tím se nevylučuje, že počty vlaků pro jiné účely (pro dopravně technologická posouzení, pro výpočet hluku) ve stavbách Velký Osek – Hradec Králové – Choceň budou vyšší.

Shodně s Podkladovou SP uvažujeme s převedením části nákladních vlaků z trati Choceň – Pardubice – Kolín – Velký Osek. Oproti trati přes Pardubice je trať přes Hradec Králové o 19 km delší, ale zároveň jsou očekávané jízdní doby o 50 minut přes Hradec Králové kratší. Důvodem je vysoké vytížení trati Choceň – Pardubice – Kolín, které v denní době vedou k nutnosti opakovaného předjíždění nákladních vlaků vlaky expresními a tedy ke zdržování nákladních vlaků. Cestovní doby nákladních vlaků ve stávajícím stavu byly vzaty z GVD 2020 (Velký Osek – odb. Plačice u vlaků směr Elektrárna Opatovice, Velký Osek – Choceň u vlaků projíždějících celou trať), výhledové cestovní doby byly převzaty z návrhových GVD z Podkladové SP.

### **Sazby provozních nákladů vozidel varianty bez projektu**

Sazby PN vlaků byly proti Podkladové SP 2015 změněny. Rezortní metodika umožňuje použít pro PN vlaků buď předem stanovené sazby, nebo je stanovit individuální kalkulací. Pro toto EH byly PN vlaků převzaty ze schvalované ASP Kolín – Děčín. Důvodem je kontinuita těchto dvou navazujících studií.

Ve výpočtu pro osobní dopravu byly uvažovány ujeté vzdálenosti (v km na jeden vlak), jízdní doby (v hodinách na jeden vlak) a počty vlaků denně podle Podkladové SP (část A-3, tab. 3.4) s odečtením úseku v obvodu Kanín do km 4,1. Dále se pak uvažují následující sazby PN:

- Ex + R – sazba 48,22 Kč/vlkm, 13 668,73 Kč/vlhod;
- Sp –sazba 36,39 Kč/vlkm, 6 822,96 Kč/vlhod;
- Os –sazba 10,33 Kč/vlkm, 4 106,42 Kč/vlhod.

Pro výpočet nákladů na provoz vlaků u nákladní dopravy byla použita sazba 141,24 Kč/vlkm, resp. 4 444,06 Kč/vlhod. Jak je uvedeno v kap. 1, podstatným přínosem projektové varianty A5 je nově oproti Podkladové SP odstranění postrků nákladních vlaků v úseku Choťovice – Převýšov díky snížení směrodatného sklonu trati, proto je nutné náklady na tuto postrkovou službu počítat ve variantě bez projektu. Pro postrkovou elektrickou lokomotivu na úseku Choťovice – Převýšov byl výpočet proveden z předpokladu, že je u ní podstatná trvalá disponibilita, tedy že musí být celých 24 hodin k dispozici i se strojvedoucím tak, aby mohla vystrkat těžké nákladní vlaky přijíždějící od Nymburka, což se projevuje extrémně nízkým denním proběhem v km. Proběh a využití byly stanoveny analýzou GVD 2020. Sazba pro postrkovou lokomotivu byla spočtena ve výši 14,16 Kč/vlkm, resp. 1 640,-Kč/vlhod.

Ve výpočtu pro nákladní dopravu byly uvažovány následující hodnoty délky úseku (v km na jeden vlak, není-li uvedeno jinak), jízdní doby (v hodinách na jeden vlak), počty vlaků denně:

- postrková lokomotiva – 150,2 km ujetých za den, disponibilní doba 24 hod., 250 dní za rok, 1 postrková lokomotiva v turnuse;
- stávající vlaky přes Pardubice (vstupující do výpočtu pro převedenou dopravu vlak-vlak) – 77 km na vlak, 1,83 hod. na vlak, 27 vlaků;
- stávající vlaky jedoucí po celé trati Choceň – Hradec Králové – Velký Osek, uvažujeme využití běžným nákladem – 96 km na vlak, 2,47 hod. na jeden vlak, 12 vlaků;
- stávající vlaky z Mostecka do Elektrárny Opatovice a zpět, jedoucí po úseku odb. Plačice – Velký Osek, uvažujeme ve smyslu Rezortní metodiky zboží s nízkou přidanou hodnotou – 44,8 km na vlak, 1,45 hod. na vlak, 10 vlaků.

Obdobně k Podkladové studii uvažujeme s převedenou dopravou ze silnice na vlak, a to v relaci Porůří – severní Morava (Paskov). Pro výpočet nákladů na provoz silničních vozidel byly použity sazby z tab. 8.48 Rezortní metodiky upravené na CÚ 2020. V nákladní dopravě byl počítán počet nákladních aut na jeden vlak 34,88 (600 t/17,2 t), provoz 365 dní v roce, délka jízdy nákladního auta 2 126 km (1 063 km x 2).

### **Sazby provozních nákladů vozidel varianty s projektem**

Sazby pro výpočet nákladů na provoz vlaků osobní dopravy u projektové varianty byly rovněž převzaty z ASP Kolín – Děčín. Ve výpočtu jsou uvažovány ujeté vzdálenosti v km, jízdní doby v hodinách a počty vlaků za den podle Podkladové studie s odečtením Libické spojky včetně Kanína. Sazby PN jsou následující:

- Ex + R – sazba 48,22 Kč/vlkm, 16 219,69 Kč/vlhod;
- Sp – sazba 36,39 Kč/vlkm, 6 822,96 Kč/vlhod;
- Os – sazba 10,33 Kč/vlkm, 4 106,42 Kč/vlhod.

Sazba pro výpočet nákladů na provoz nákladních vlaků je shodná s bez projektovou variantou a také byla převzata z ASP Kolín - Děčín ve výši 141,24 Kč/vlkm, resp. 4 444,06 Kč/vlhod.

Počítány byly následující skupiny vlaků:

- vlaky s převedenými přepravami z aut, uvažované v relaci Porůří - severní Morava (Paskov), (převedená doprava auto – vlak) – 2 616 km (cesta tam i zpět), 65,38 hod., 1 vlak denně podle původní prognózy. Možnost a obhajitelnost uvažování přínosů na celé délce přepravního ramene vychází z aktualizací EH III. TŽK a IV. TŽK, kde byl se

souhlasem iniciativy JASPERS přijat stejný přístup, a bylo dále použito i v EH ZP Bezděčínské spojky;

- vlaky převedené z trati Choceň – Pardubice – Kolín – Velký Osek na trať Choceň – Hradec Králové – Velký Osek (převedená doprava vlak – vlak) – 96 km, 1 hod, 23 vlaků.
- vlaky jedoucí po celé trati Choceň – Hradec Králové – Velký Osek i bez projektu, tzn. zejména vlakotvorba obsluhující Týniště a Hradec Králové. Uvažujeme ve smyslu Rezortní metodiky jako běžný náklad – 96 km na vlak, 1,17 hod. na vlak, 12 vlaků denně;
- vlaky s uhlím do Opatovic a prázdné zpět do revíru, jedoucí po hodnocené trati z Kanína na odb. Plačice. Uvažujeme ve smyslu Rezortní metodiky jako náklad s nízkou přidanou hodnotou – 44,8 km na vlak, 0,5 hod. na vlak, 10 vlaků denně.

## 2.6 Úspory času

Úspory času vycházejí z Podkladové SP se změnami, které jsou okomentovány v předchozí kapitole. Přepravní poptávka z Podkladové SP nebyla aktualizována o vliv zkrácení cestovních dob, resp. o snížení provozních nákladů nákladní dopravy, protože se domníváme, že vliv těchto změn na výsledky přepravní poptávky je relativně omezený. Lze případně očekávat drobné navýšení výkonů v železniční dopravě. Pro jednoznačnost doložení vstupů není tento vliv ve výpočtu zahrnut, což znamená mírné podhodnocení výsledků EH, výpočet je tedy z hlediska socioekonomické obhajitelnosti na straně bezpečnosti. V předchozí kapitole je rovněž popsán vztah k ASP Kolín – Děčín.

Benefity z úspory času jsou počítány od roku 2029, kdy se předpokládá začátek provozu.

Úspory času pro osobní dopravu stávající příměstskou byly převzaty z Podkladové SP pro variantu A4/B4, protože pro Os vlaky měněným úsekem Kanín – Chlumec n. C. nejedou. Úspory času pro osobní dopravu stávající dálkovou vycházejí z varianty A4+B4, ale zohledňují vypuštění úseku s Libickou spojkou a naopak zkrácení jízdních dob díky variantě A5. Skládají se z následujících položek:

- z převzaté hodnoty z Podkladové SP pro variantu A4+B4,
- z odečtené hodnoty 4 min. pro vlak R v úseku Kanín – Velký Osek – Libice n. C., a to z důvodu přesunu Libické spojky do ASP Kolín – Děčín. Tato změna se dotkne 4 850 lidí denně, kteří jedou vlaky R již ve variantě bez projektu. U převedených cestujících z aut ke změně započtení nedojde, protože shodně s Podkladovou SP jsou tyto cestující přínosem pro EH Velký Osek – Hradec Králové – Choceň z celé délky trasy expresu z Prahy do Hradce Králové,
- z přičtené úspory z porovnání A4/A5 - z důvodu vyšší návrhové rychlosti a tedy kratších jízdních dob varianty A5 v DÚR proti řešení z Podkladové SP (=A4). Jde o vlaky Ex, které využije denně 3900 osob, o 2 minuty, dále pro vlaky R, které využije denně 1800 osob, o 2 minuty, a konečně pro vlaky Sp, které využije denně 400 osob, o 0,5 minuty.

Hodnoty pro indukovanou dopravu osobní dálkovou a převedenou dopravu osobní IAD, osobní vlak a osobní BUS byly také převzaty z Podkladové SP z varianty A4/B4.

Nákladní doprava stávající dálková byla počítána pro dva druhy nákladu - s nízkou přidanou hodnotou a běžný náklad. Nákladní doprava převedená dálková bere v úvahu stávající nákladní vlaky, dále vlaky se zbožím převedeným z aut na trase severní Morava – Porúří (auto – vlak) a dále převedené vlaky z trati přes Pardubice na trať přes Hradec Králové (vlak – vlak).



## 2.7 Externality

Byly aktualizovány dle aktuálně spočtených výkonových charakteristik ponásobených sazbami z rezortní metodiky.

## 2.8 Příjmy

Osobní a nákladní doprava je počítána z aktuálních vlkm uvedených v tabulkách PN vozidel. U postrkové lokomotivy je uvažováno pouze s ½ vlkm, kdy tato lokomotiva není přivěšená na vlak (vrací se Lv zpět).

## 2.9 Ostatní přínosy EA

Do ostatních přínosů EA byly zahrnuty přínosy z náhrad železničních přejezdů. Rozsah náhrad a změny zabezpečení přejezdů byly převzaty z jednotlivých DÚR, včetně investičních nákladů. Do EH byly započteny IN, přínosy z úspor času silniční dopravy z čekání před přejezdy a přínos z bezpečnosti z odstraněných přejezdů; intenzity silniční dopravy jsou přebírány z podkladů ŘSD, z původních DÚR (hodnoty získány sčítáním dopravy) a při nedostupnosti jiných zdrojů též z karet přejezdů.

### 3 Investiční náklady a zůstatková hodnota

**Tabulka 2: Celkové investiční náklady (CÚ 2020)**

Rozdělení nákladů	
Projektová dokumentace	1 244 806 162
Zábory a nákupy pozemků	822 887 602
Stavby a konstrukce (stavební náklady)	24 968 558 936
Stroje a zařízení	0
Technická asistence, propagace	761 059 631
Technický dozor	132 339 761
<b>Celkové investiční náklady (bez rezervy)</b>	<b>27 929 652 092</b>
Rezerva	2 426 051 483
<b>Celkové investiční náklady (včetně rezervy)</b>	<b>30 355 703 575</b>

**Tabulka 3: Zůstatková hodnota**

Výpočet zůstatkové hodnoty	
Celková životnost investice (let)	39
Délka provozní fáze hodnotícího období (let)	24
Životnost investice po skončení hodnotícího období (let)	15
Průměrný nákladový peněžní tok pro EA (nediskontovaný) (Kč)	-286 405 156
Ekonomický přínos v posledním roce (nediskontovaný) (Kč)	1 909 441 583
<b>Zůstatková hodnota pro EA (Kč)</b>	<b>16 846 563 087</b>
<b>Zůstatková hodnota pro FA (Kč)</b>	<b>0</b>

## 4 Přehled výsledků

Výsledné ukazatele finanční analýzy investice jsou uvedeny v tabulce č. 4.

**Tabulka 4: Výsledky finanční analýzy**

Ukazatel	Zkratka	Finanční analýza
Čistá současná hodnota	FNPV	-24 025 076 tis. Kč
Vnitřní míra výnosu	FRR	---

Výsledky finanční analýzy opravňují financování projektu z veřejných zdrojů, neboť prokázaly, že **projekt není tzv. samofinancovatelný**.

Výsledné ukazatele ekonomické analýzy jsou uvedeny v tabulce č. 5.

**Tabulka 5: Výsledky ekonomické analýzy**

Ukazatel	Zkratka	Ekonomická analýza
Čistá současná hodnota	ENPV	1 340 195 tis. Kč
Vnitřní míra výnosu	ERR	5,52 %
Rentabilita nákladů	BCR	1,070

Hodnoty ekonomických ukazatelů dokazují, že celospolečenská efektivnost projektu **je prokázána**.

## 5 Závěr

Aktualizace finanční analýzy potvrdila, že projekt není tzv. samofinancovatelný. Ekonomická analýza zohledňující celospolečenskou efektivnost projektu po aktualizaci benefitů prokázala kladný výsledek. Výsledný ukazatel ERR ve výši **5,52 %** je vyšší než stanovená diskontní sazba 5%. Projekt tak splňuje všechny předpoklady k financování z veřejných zdrojů vč. dotací z fondů EU.

Přepínací hodnota stavebních nákladů je **7,92 %**, což odpovídá navýšení CIN bez rezervy na 29 907 162 tis. Kč (tj. o cca 1 977 510 tis. Kč) v CÚ 2020.

**Stavbu „Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Chocẽň“ lze doporučit k realizaci.**



**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1**

**© 2020**

Datum tisku  
2020-12-15

---

**[spravazeleznic.cz](https://spravazeleznic.cz)**