

PŘÍLOHA B

Ekonomické hodnocení

Název akce		
Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha - Smíchov		
Druh dokumentace	EKONOMICKÉ HODNOCENÍ	12 / 2020
Objednatel	Správa železnic, s.o. Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1	
Zhotovitel	SUDOP PRAHA a.s. středisko 206 – architektury a pozemních staveb Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov	
Odpovědný zpracovatel projektu	Ing. Martin Nápravník	Podpis
Zpracovali	Ing. Markéta Rožníková Ing. Martin Večeřa, Ph.D.	
Kontroloval	Ing. Andrea Plišková	Podpis

OBSAH

1	ÚVOD	3
2	EKONOMICKÉ HODNOCENÍ	6
2.1	Úvod	6
2.2	Slovní zdůvodnění potřeby a účelnosti	6
2.3	Finanční analýza	6
2.4	Ekonomická analýza - MKA	14
2.5	Závěr	19
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PŘÍLOHY	21
	Přílohy	21

SEZNAM ZKRATEK

CBA	analýza přínosů a nákladů (Cost Benefit Analysis)
CCTV	průmyslová televize (kamerový systém)
CIN	celkové investiční náklady
CÚ	cenová úroveň
ČR	Česká republika
FA	finanční analýza
FNPV	finanční čistá současná hodnota
FRR	finanční vnitřní výnosové procento
IS	informační systém
MD	Ministerstvo dopravy
MKA	multikriteriální analýza
MPPS	měrná přínosná plocha stavby
OŘ	oblastní ředitelství
SŽ	Správa železnic
VB	výpravní budova
ŽST	železniční stanice

1 ÚVOD

Žst. Praha-Smíchov se nachází ve městské části Praha 5 a představuje jeden z uzlových bodů pražské veřejné dopravy. Těsná návaznost a propojenost s ostatními dopravními módy umožňuje přímý přestup z železniční dopravy na MHD. Před nádražní budovou jsou zastávky tramvají a terminál autobusů pražské integrované dopravy do blízkých částí Prahy i do oblasti Zbraslavi, Mníšku a Štěchovic. V roce 1985 bylo realizováno napojení na trasu B pražského metra vybudováním přístupu ke stanici „Smíchovské nádraží“.

Železniční stanice Praha - Smíchov patří z důvodu velkého denního obrátu cestujících (denní frekvence z vlakové dopravy čítala na podzim 2017 cca 13-14 tisíc osob) mezi vysoce frekventované objekty a řadí se mezi nejvýznamnější nádraží v Praze, ale i v celé ČR. Obdobnou frekvenci vykazuje pohyb cestujících z metra.

Hlavní železniční tratě vycházející z této stanice jsou vedeny mezi stanicemi Praha hlavní nádraží a Beroun. Trať je v celé své délce dvoukolejná a elektrifikovaná a je součástí celostátní dráhy. Provoz pravidelných osobních vlaků na trati je plně integrován do systému Esko pod označením S7 a do Pražské integrované dopravy (PID).

Další zaústěná trať je železniční trať z Prahy-Smíchova přes Rudnou u Prahy do Berouna. Pokud jde o osobní dopravu, jezdí tudy jen osobní vlaky, které jsou začleněny do Pražské integrované dopravy (PID) pod označením S6. Trať ale slouží jako odklonová při výlukách a nepravidelnostech na hlavní trati podél Berounky, v takovém případě je využívána i rychlíky.

Smíchovské nádraží zajišťuje dále spoje ve směru na Plzeň a Písek. Má však také ještě dělené tzv. severní nástupiště (v jízdních řádech vedené jako samostatná stanice), které slouží pro železniční trať známou jako Pražský Semmering.

Nádraží je využíváno cestujícími z příměstských oblastí (dojíždění za prací). Trať využívají i rekreatanti, zvláště k cestám do oblasti od Černošic do Srbska a na Karlštejn. Část kolejiště ustoupila v 90. letech 20. století rychlostní komunikaci, která spojuje tunel Mrázovka s Barrandovským mostem. Nádraží je již od první poloviny dvacátého století přemostěno pěší lávkou spojující tuto část Smíchova (Nádražní ulici) s částí Smíchova u Radlic (Křížová a Radlická ulice). Ačkoliv lávka prochází přímo nad severním nástupištěm, schodiště umožňující příchod k nástupišti bylo dobudováno až v roce 2007.

Nádraží Praha-Smíchov zahájilo provoz v roce 1862. Tehdy to byla konečná stanice České západní dráhy z Plzně do Prahy. Nádraží se jmenovalo „Praha (Česká západní dráha)“. V roce 1872 se do stanice napojila trať Buštěhradské dráhy z Hostovic. V témže roce byla dokončena Pražská spojovací dráha, která vedla přes vltavský železniční most a stanici Vyšehrad až na hlavní nádraží a Hrabovku. Tato dráha se až do roku 1888 používala pouze pro nákladní dopravu.

V roce 1873 byla uvedena do provozu trať Pražsko-duchcovské dráhy z Berouna přes Rudnou. Od roku 1895 se stanice nazývala „Smíchov“, v letech 1909 až 1920 pak „Smíchov státní nádraží“. Mnoho desítek let bylo nádraží známé jako „nádraží Západní dráhy“ nebo krátce „Západní nádraží“. Takto byly označeny i zastávky pražské městské dopravy. Jedná se o komplex objektů, využívaných pro odbavení cestujících a pro provozní účely ČD.

Původní odbavovací budova z 19. století ležela severněji. V letech 1953 až 1956 byla zbořena a nahrazena novou budovou. Posledních výrazných úprav se nádraží dočkalo roku 1985 při napojení na metro.

Objekt výpravní budovy slouží v současné době svému účelu, některé části jsou pronajímány nájemcům, dílčí prostory jsou nevyužity. Nástupiště 1A je v současné době využíváno s menší intenzitou. Dané území

je výrazně ovlivněno zástavbou a jako významný dopravní uzel je zastavěno zejména dopravní infrastrukturou. V blízkosti se nachází stanoviště tramvají, autobusů a metra.

Objekt z hlediska orientace a pohybu po budově lze rozdělit na 3 základní části. Jižní křídlo, střední část a severní křídlo. Jižní křídlo má celkem 5 podlaží – 2 podzemní podlaží (včetně dnes již nefunkčního krytu CO) a 3 podlaží nadzemní. Střední část má jedno podlaží podzemní a 4 nadzemní. Severní křídlo má dvě podlaží nadzemní.

Ve střední části se odehrává hlavní provoz výpravní budovy – v hlavní hale jsou umístěny pokladny dopravce, výstupy z metra a návaznosti na podchod, prostor ostrahy. Dále jsou v této části rozmístěny komerční jednotky, přístup do restaurace a hlavní plynová kotelna objektu. Z hlavní haly je směrem na sever přístupné WC pro cestující a úschovna zavazadel. Ve střední části je také umístěna bývalá nocležna (dnes opuštěna), původní sklady ke komerčním jednotkám (dnes většinou nevyužívané) a prostory ČD a.s. (archiv).

Severní křídlo obsahuje komerční jednotky, provoz České pošty, odpadové hospodářství, zázemí pro DPP (WC a umyvárnu pro řidiče MHD), prostory technologie, prostory SŽ (sklady a dílny), prostory České pošty, prostory sloužící k pronájmu (původně ordinace lékařů) a prostory pro ČD a.s.

Jižní křídlo obsahuje provozně dnes nevyužitý kryt CO a rozvodnu NN, dále množství nevyužívaných prostor. Dále jsou zde především umístěny prostory zázemí SŽ s.o., dílčí komerční prostory (kadeřnictví a květinářství), komerční kanceláře, je zde umístěna technologie sloužící pro provoz na dráze a učebny. V neposlední řadě je zde umístěna technologie a řízení provozu, dopravní kancelář se zázemím, kulturní sál a oddělení PČR.

Z hlediska stávajícího obsazení, provozních návazností a využitelnosti je vnitřní využití řešeno převážně nesystémově a neuspořádaně.

Stávající stav výpravní budovy je částečně uspokojivý díky průběžným udržovacím pracím, nicméně vzhledem ke stáří budovy již plně neodpovídá funkci, ke které byla navržena a nesplňuje ani technické a provozní požadavky dnešního provozu, které by umožnily její plné využití. Obvodový svislý plášť neodpovídá současným energetickým požadavkům, rozvody sítí jsou nesystematicky vedeny často v rozporu s bezpečnostními předpisy, řada osvětlovacích těles není funkční.

WC pro cestující mají nevyhovující rozměrové parametry, kapacita je nízká a celkový vzhled neodpovídá dnešním provozním standardům, provoz WC není bezbariérový.

Cílem ekonomického hodnocení projektu „ŽST Praha Smíchov, rekonstrukce VB“ je z ekonomického hlediska na základě platných metodik posoudit navržené technické řešení, které má zabránit dalšímu chátrání budovy, omezit energetickou náročnost a zvýšit celkový komfort cestování včetně možnosti rozšíření a zvýšení dalších komerčních služeb pro cestující a plného využití budovy včetně možného komerčního pronájmu např. ve formě kancelářských ploch v ucelených částech budovy. V souladu se zadáním investora je rovněž součástí hodnocení i posouzení realizace dispozičních změn vyplývajících ze současného stavu budovy a hlavně v kontextu se současným a plánovaným stavebním rozvojem nádraží a sousedících lokalit. Především jde o návaznost na související stavbu Rekonstrukce žst. Praha Smíchov, Dopravního terminálu Smíchov a nové lávky pro pěší, které svým rozsahem s výpravní budovou přímo souvisí (obzvláště s plochou jižního křídla a centrální části).

Budova bude tedy využita v souladu s jejím původním účelem nejen pro cestující, ale i pro širší veřejnost.

Varianta projektová zajišťuje výše uvedené potřeby realizací rekonstrukce budovy, kterou bude dotčena kompletně celá tato budova z její vnitřní i vnější části. Půjde především o optimalizaci vnitřní dispozice osobního nádraží pro soudobé potřeby uživatelů dráhy a jejího provozovatele tak, aby

výsledkem bylo celkové oživení prostor nádraží a zvýšení komfortu pro cestující spojeného s přístupností budovy nádraží.

Jednou z nejdůležitějších částí projektového řešení z hlediska náročnosti stavebních prací je vybudování nových vertikálních komunikací, výtahu a eskalátorů. Součástí rekonstrukce je i výměna sítí a rozvodů. Ostatní práce souvisí zejména s úpravami vnitřní dispozice. Důležitou součástí rekonstrukce je i zateplení dílčích ploch obvodového pláště, ale i oprava zbývajících ploch obvodového pláště.

Realizace rekonstrukce výpravní budovy bude probíhat **v souběhu s realizací stavby Dopravního terminálu Smíchov**. Důvodem je především vzájemná provázanost provozní, ale hlavně konstrukční. Konstrukční řešení dopravního terminálu ovlivní i konstrukční řešení výpravní budovy a její objemové uspořádání. Součástí projektové varianty je návrh nového jižního křídla a stavební úpravy stávající centrální části ve vazbě na dopravní terminál a navazující ostatní výstavbu (především v souvislosti se stavbou Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov a novou lávkou pro pěší).

Z důvodu ponechání stávající centrální části se předpokládá její statické zajištění kvůli zachování dostatečné prostorové tuhosti. Dopravní terminál bude řešen jako konstrukčně nezávislá stavba – bez statické propojenosti s výpravní budovou. Proto budou podlaží výpravní budovy (nová část) mít omezenou světlou výšku.

Varianta bez projektu slouží jako referenční (srovnávací) a popisuje stav objektu bez hodnocených investičních opatření. Ve variantě bez projektu jsou vynakládány pouze náklady na údržbu, opravy a obnovu budovy a jejích jednotlivých částí. Nepředpokládá se žádná dispoziční úprava ani nová propojení jednotlivých částí budovy.

Doba hodnocení je stanovena na 30 let a zahrnuje rok investiční fáze (doba výstavby) a následnou provozní fázi (po zbytek třicetiletého hodnotícího období). Začátek stavby je uvažován v roce 2023. Tímto rokem také začíná hodnotící období projektu. Uvedení rekonstruované budovy do provozu se předpokládá v roce 2027. Posledním rokem hodnocení je rok 2052.

2 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ

2.1 Úvod

Ekonomické hodnocení projektu „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha - Smíchov“ je zpracováno pro finanční analýzu metodou nákladovo - výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis - CBA). Pro každý rok hodnocení projektu jsou porovnávány finanční toky varianty „s projektem“ a varianty „bez projektu“.

Hodnocení celospolečenské prospěšnosti je z důvodu specifických parametrů projektu provedeno metodou multikriteriální analýzy (MKA).

Součástí hodnocení je kromě výše uvedených kroků v souladu s metodickým materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017 slovní zdůvodnění potřebnosti a účelnosti vynaložených prostředků, které dokládá účelnost všech částí hodnocené investice na základě souladu s příslušnými standardy a předpisy správce a provozovatele tak, aby bylo eliminováno riziko nadbytečnosti a neúčelnosti dílčích částí (bez odpovídající reálné provozní potřeby a poptávky).

2.2 Slovní zdůvodnění potřebnosti a účelnosti

Zvolené technické řešení vychází z několika předpokladů:

- aktuální špatný technický stav objektu daný předchozím způsobem využívání a nedostatečností nákladů vynakládaných na údržbu,
- výpravní budova a její vnitřní dispozice nevyhovuje v současné podobě náročným požadavkům dnešního silného provozu a velkého množství cestujících, kteří nádraží využívají,
- vývoj okolní zástavby (především potom plánovaná výstavba Dopravního terminálu Smíchov) a navazujících komunikací pro pěší, především přístupnost okolních ulic,
- potřeby přizpůsobit parametry objektu novému způsobu využití zohledňujícímu výše uvedené změny, ať už z hlediska funkčního využití jednotlivých prostor nebo z hlediska ekonomiky provozu budovy ve vztahu k energetické efektivnosti při využívání vlastními zaměstnanci, ale i možnosti lepšího využití potenciálu budovy vzhledem k lokalitě jejího umístění.

Potřebnost a účelnost vychází ze snahy o snížení provozních nákladů a množství finančních prostředků vynakládaných v současnosti na provoz stávajících prostor pro zaměstnance souběžně s chátráním a nevyužíváním volného prostoru v objektu v majetku SŽ. Zároveň je sledována dlouhodobá udržitelnost a stabilita zajištěním vhodného využití volných prostor včetně zlepšení přístupu veřejnosti a možnosti komerčního využití pro železniční provoz zbytných částí budovy.

Vzhledem k významu budovy a jejímu umístění i komplexní návaznosti na systém MHD a nový plánovaný Dopravní terminál Smíchov není možné ani relevantní navrhnout jiné vhodnější, vyhovující a zároveň levnější řešení připravované rekonstrukce, a proto nebyla v rámci finanční analýzy zkoumána žádná jiná projektová varianta.

2.3 Finanční analýza

Výpočty jsou založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele v době hodnocení projektu, dle materiálu „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017 (dále jen „národní metodika“). Pro každý rok hodnocení

projektu jsou porovnávány finanční toky 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).

Finanční analýza je prováděna v souladu s aktuálními metodickými materiály **pro celou budovu** (komplexní analýza komerčně využitelných prostor a ostatních částí budovy, které slouží přímo potřebám SŽ, ale i ostatním subjektům vč. komerčně využitelných prostor).

Do finanční analýzy vstupují:

- investiční náklady,
- provozní náklady na provoz a údržbu objektu (údržba, opravy, úklid, energie, ostraha...),
- provozní příjmy z pronájmu komerčních prostor,
- zůstatková hodnota.

Analýza je sestavena pro fázi výstavby a fázi provozu v délce trvání 30 let (2023 až 2052). Všechny finanční toky jsou vztaheny k **cenové úrovni r. 2020**, tj. roku zpracování hodnocení. Při výpočtu čisté současné hodnoty je ve finanční analýze použita diskontní sazba 4 % (dle Prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/207 a Nařízení komise v přenesené pravomoci (EU) č. 480/2014).

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

2.3.1 Investiční náklady

Investiční náklady projektové varianty byly vyčísleny pro hodnoty celkových investičních nákladů (dále jen CIN) a celkových investičních nákladů bez rezervy (dále jen CIN bez rezervy) v CÚ 2020 a vychází z podkladů zpracovaných autorem technického řešení podle technické dokumentace v souladu s materiálem „Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“ (schváleného rozhodnutím CK MD ČR v březnu 2019, účinné od 1. 4. 2019).

Dle metodického pokynu, obsaženého v nařízení Komise (ES) č. 846/2009, se investiční náklady v ekonomickém hodnocení uvažují bez rezervy. Realizace projektu se předpokládá v roce 2023 až 2026 a celkové investiční náklady jsou uvedeny v následující tabulce.

	2023	2024	2025	2026	CELKEM
Projektová dokumentace	69 191	0	0	0	69 191
Zábory a nákupy pozemků	0	0	0	0	0
Stavby a konstrukce	91 322	273 965	273 217	89 825	728 328
Stroje a zařízení	0	0	0	0	0
Technická asistence, propagace	7 283	0	0	0	7 283
Technický dozor	32 775	0	0	0	32 775
CELKEM (CIN bez rezervy)	200 571	273 965	273 217	89 825	837 577
Rezerva	9 132	27 397	27 322	8 982	72 833
CELKEM (CIN)	209 703	301 362	300 538	98 807	910 410

Tabulka 2.1 – Investiční náklady celkem v tis. Kč, CÚ 2020

Některé části budovy, které jsou během doby hodnocení na konci životnosti, jsou obnoveny formou **reinvestice**. Tyto reinvestice jsou vyjádřeny jako součást oprav stavu s projektem v následující kapitole.

2.3.2 Náklady na údržbu a opravy budovy

Náklady na údržbu a opravy infrastruktury byly vyčísleny zvlášť pro variantu projektovou a Bez projektu. Jedná se o náklady, které byly stanoveny za celý objekt na základě údajů správce.

Provozní náklady na objekt osobního nádraží v žst. Praha – Smíchov tvoří náklady na **vytápění, vodné a stočné, elektřinu, plyn a úklid**.

Periodické náklady, které tvoří především náklady na **pravidelné opravy, revize a servis, pojištění** apod., jsou ve stavu **Bez projektu** uvažovány ve výši 250 000 Kč/rok. Vzhledem k celkovému stavu objektu a některých zařízení se dá předpokládat (a ve výpočtu se uvažuje) nárůst těchto nákladů o 10% každých 5 let.

Náklady na opravy komerčních jednotek si hradí nájemci samostatně, poměrově jim je však přefakturována část nákladů na revize a servis.

V **projektovém stavu** se s ohledem na navržené technické řešení nových systémů, s předpokládanou aplikací úsporných prvků (úsporné prvky TZI, osvětlení, modulová regulace vytápění apod.) v novém stavu uvažuje s poklesem veškerých provozních nákladů. S ohledem na výše uvedené a dále díky tomu, že v rámci odjezdové haly nedojde k novostavbě, ale „pouze“ k rekonstrukci původního objektu, uvažuje se s poklesem nákladů na vytápění, vodné a stočné a elektrická energie o cca 15%, v případě položky úklidu se uvažuje s poklesem o cca 10%. K úspoře dojde i v nákladech na ostrahu objektu. V rámci nového stavu se uvažuje se vznikem nových veřejných ploch a sociálního zázemí pro veřejnost, u kterých bude potřeba zajistit pravidelný úklid, na druhé straně není v novém stavu uvažováno s aktuálním rozsahem kancelářských prostor, které budou v novém stavu redukovány.

Odhadované celkové náklady v novém stavu činí **3 110 950 Kč/rok**, což je o cca 3 176 050 Kč/rok méně než ve stávajícím stavu (náklady tedy klesnou přibližně na polovinu). Jak již bylo uvedeno výše, toto snížení je způsobeno poklesem provozních nákladů, s ohledem na možnost nových systémových řešení a s tím spojenou aplikací úsporných prvků, ale i výraznou úsporou nákladů na ostrahu objektu.

Periodické náklady jsou v novém stavu odhadnuté na 100 000 Kč/rok v prvních 10 letech od rekonstrukce (vzhledem k rozsahu rekonstrukce se v tomto případě počítá s položkami na revize, servis technologií a případné drobné opravy). Vzhledem ke stárnutí konstrukcí a vybavení se počítá s nárůstem těchto nákladů o cca 10%, a to každých 10 let.

Celkové náklady ve stavu bez projektu i projektovém jsou shrnuty v následující tabulce.

	Stávající stav	Výhledový stav
Vytápění + ohřev TUV	470,000	399,500
Vodné a stočné	27,000	22,950
Elektrická energie	450,000	382,500
Úklid	340,000	306,000
Ostraha objektu	5 000,000	2 000,000
Periodické náklady	250,000	100,000
Provozní náklady celkem	6 537,000	3 210,950
Tabulka 2.2 – Náklady v tis. Kč/rok, CÚ 2020		

Zdroj: SŽ s.o.

Hodnoty uvedené v tabulce zohledňují náklady, které reálně vynakládá SŽ, s.o. a jsou tedy přímým finančním tokem provozovatele a vlastníka budovy. Ostatní provozní náklady jsou veškerým nájemcům přefakturovány, proto se ve výpočtu nezohledňují.

Reinvestice

Ve **variantě bez projektu** je uvažována situace, kdy je budova provozována ve stejné dispozici a parametrech jako v současné době. Předpokládá se tedy udržování současného rozsahu využití s nejnutnějšími zásahy potřebnými k zajištění vyhovujícího stavu současného vnitřního vybavení a mobiliáře vzhledem k požadavkům aktuálního provozu.

Kromě **běžných nákladů na údržbu a opravy**, které zahrnují **drobné opravy, personální náklady na zajištění provozu a ostrahy budovy, náklady na energii a teplo, úklid a spotřebu vody**, jsou do výpočtu zahrnuty i náklady na obnovu, tedy reinvestice.

Celková hodnota **reinvestic** činí 70% hodnoty stavebních nákladů na investici. Nepředpokládají se žádné zásadní funkční změny. Jedná se o náklady na reinvestice po dobu třicetiletého hodnotícího období. Výsledkem jsou celkové náklady na obnovu řešeného úseku.

V jednotlivých profesích byly tyto náklady v CÚ 2020 stanoveny následovně:

- silnoproudé a sdělovací zařízení 66 913 tis. Kč v roce 2023 a 2043,
- pozemní stavby 439 399 tis. Kč v roce 2039.

Náklady na reinvestice jsou tedy celkově uvažovány ve výši **573 225** tis. Kč v CÚ 2020.

Při stanovování výše reinvestic **varianty projektové** se postupovalo stejným způsobem, jako u varianty bez projektu. K nákladům na údržbu infrastruktury projektové varianty byly tedy přičleněny náklady, které bude nutno v průběhu hodnotícího období vynaložit na průběžné obnovy, tedy opravy objektu nebo jeho částí, které budou v průběhu hodnocení na konci životnosti. V případě projektového stavu byla hodnota nákladů na reinvestice uvažována ve výši 60% stavebních nákladů na realizaci investice (konkrétní hodnoty jsou uvedeny v části popisující výpočet zůstatkové hodnoty). Reinvestice je vložena následující rok po skončení životnosti příslušné části objektu. Náklady na reinvestice jsou však v tomto případě nulové, protože životnost končí až po ukončení hodnotícího období.

Celkové náklady na pravidelnou údržbu v CÚ 2020 jsou pro jednotlivé roky vyčísleny v tabulce dále.

rok	bez projektu		projekt	
	provoz, údržba	opravy	provoz, údržba	opravy
2023	6 537	66 913	6 537	0
2024	6 537	0	6 537	0
2025	6 537	0	6 537	0
2026	6 537	0	6 537	0
2027	6 562	0	3 211	0
2028	6 562	0	3 211	0
2029	6 562	0	3 211	0
2030	6 562	0	3 211	0
2031	6 562	0	3 211	0
2032	6 562	0	3 211	0
2033	6 587	0	3 211	0

2034	6 587	0	3 211	0
2035	6 587	0	3 522	0
2036	6 587	0	3 522	0
2037	6 612	0	3 522	0
2038	6 612	0	3 522	0
2039	6 612	439 399	3 522	0
2040	6 612	0	3 522	0
2041	6 612	0	3 522	0
2042	6 637	0	3 522	0
2043	6 637	66 913	3 522	0
2044	6 637	0	3 522	0
2045	6 637	0	3 833	60 368
2046	6 637	0	3 833	0
2047	6 662	0	3 833	0
2048	6 662	0	3 833	0
2049	6 662	0	3 833	0
2050	6 662	0	3 833	0
2051	6 662	0	3 833	0
2052	6 687	0	3 833	0
CELKEM	198 110	573 225	117 721	60 369

Tabulka 2.3 – Náklady na údržbu, opravy a obnovu v tis. Kč (CÚ 2020)

2.3.3 Příjmy z pronájmu

V rámci **finanční analýzy** jsou jako příjem uvažovány finanční toky vyplývající z předpokládaného pronájmu části současně takto využívaných, ale i nově zrekonstruovaných prostor, které budou sloužit jako obchody případně restaurace nebo jiné odpovídající prostory v souladu s jejich funkčním určením (např. prostory pro ubytování vlakových čet).

Při stanovení výše nájmu z těchto prostor se vycházelo z celkových příjmů za pronájmy veškerých pronajímaných ploch využívaných jiným subjektem než SŽ. Kromě výše uvedeného se jedná například o prostory Dopravního podniku hl. m. Prahy, České pošty a Policie ČR.

Ve **stavu bez projektu** se předpokládá (vzhledem k zachování dispozice budovy) shodný příjem z nájmu jako v současnosti. Výše nájmu byla stanovena na základě informací od provozovatele a činí **5 780,3 tis.Kč/rok**. Tato hodnota byla navyšována od roku 2040 (**po reinvestici do budovy**) o 5% každých 5 let. Jejich navyšení je odůvodněno zlepšením kvality pronajímaných prostor, ale i souvisejícího dalšího technického zázemí.

V **projektovém stavu** se vychází opět z dat poskytnutým provozovatelem. Hodnoceny jsou prostory komerční v současném rozsahu, nově upravené prostory stravovacích kulturních zařízení a prostory pronajímané ostatním nájemcům. Předpokládaná výše činí **41 283,2 tis.Kč/rok** do roku 2028 vč., kdy dojde k ukončení některých stávajících smluv neumožňujících navýšení nájmu. Následně potom od roku 2029 se předpokládá zvýšení nájmu s ohledem na zkvalitnění pronajímaných prostor. Navyšování nájmu

po dobu hodnocení je v projektové variantě po roce 2029 dále uvažováno stejným způsobem jako ve variantě bez projektu, tedy o 5% každých 5 let (tedy v letech 2034, 2039, 2044 a 2049).

Podrobné vyčíslení v jednotlivých letech je zřejmé z následující tabulky.

rok	varianta	
	bez projektu	projektová
2023	5 780	4 624*
2024	5 780	4 624*
2025	5 780	4 624*
2026	5 780	4 624*
2027	5 780	41 283
2028	5 780	41 283
2029	5 780	42 791
2030	5 780	42 791
2031	5 780	42 791
2032	5 780	42 791
2033	5 780	42 791
2034	5 780	44 931
2035	5 780	44 931
2036	5 780	44 931
2037	5 780	44 931
2038	5 780	44 931
2039	5 780	47 177
2040	6 069	47 177
2041	6 069	47 177
2042	6 069	47 177
2043	6 069	47 177
2044	6 373	49 536
2045	6 373	49 536
2046	6 373	49 536
2047	6 373	49 536
2048	6 373	49 536
2049	6 691	52 013
2050	6 691	52 013
2051	6 691	52 013
2052	6 691	52 013
CELKEM	181 173	1 231 289

Tabulka 2.4 – Příjmy z pronájmu v tis. Kč (CÚ 2020)

**snížené nájemné po dobu přestavby*

2.3.4 Zůstatková hodnota

Pro potřeby CBA analýzy byla vyčíslena také zůstatková hodnota investice na konci hodnotícího období, jako **čistá současná hodnota peněžních toků ve zbývajících letech životnosti zařízení po skončení hodnotícího období**.

Pro stanovení zůstatkové hodnoty byla vypočtena průměrná předpokládaná ekonomická životnost celé investice, která byla v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017 stanovena podle objektového složení jako vážený průměr podle výše investičních nákladů vynaložených na jednotlivé typy objektů a zařízení s příslušnou délkou

životnosti. **Výsledná vypočtená životnost** je **37 let** (zůstatková hodnota investice je tedy vypočtena z předpokládaných finančních toků po dobu 10 let po skončení hodnocení).

Peněžní toky pro výpočet zůstatkové hodnoty po skončení referenčního období (ve finanční analýze) jsou uvažovány jako konstantní a jejich výše byla stanovena s ohledem na peněžní toky v letech provozní fáze referenčního období. Ve finanční analýze zahrnují nákladové peněžní toky (diferenční tok údržbových a provozních nákladů infrastruktury a finančních příjmů).

Kvůli zohlednění vývoje cash-flow a mimořádných oprav včetně reinvestic po celou dobu hodnocení, je do výpočtu zůstatkové hodnoty zahrnut při vyčíslení peněžních toků na konci hodnotícího období průměrný cash-flow za provozní fázi.

Zůstatková hodnota na konci hodnotícího období byla vyčíslena (v CÚ 2020) ve výši **532 729** tis. Kč.

2.3.5 Výsledky finanční analýzy

Na základě uvedených finančních toků byla sestavena finanční analýza. Do výpočtu vstupují diferenční finanční toky, tj. rozdíl jejich hodnot varianty bez projektu a variant s projektem. Při výpočtu byla použita diskontní sazba 4%. Výsledky finanční analýzy jsou shrnuty v následující tabulce.

ukazatel	hodnota
FRR [%]	6,24
FNPV [tis. Kč]	285 172
Tabulka 2.5 – Přehled výsledků finanční analýzy	

10.1. Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
a	Celkem															
Celkové přírůstkové provozní příjmy	1 050 116 079	-1 156 065	-1 156 065	-1 156 065	-1 156 065	35 502 894	35 502 894	37 010 736	37 010 736	37 010 736	37 010 736	37 010 736	39 150 289	39 150 289	39 150 289	39 150 289
Celkové výnosy	1 050 116 079	-1 156 065	-1 156 065	-1 156 065	-1 156 065	35 502 894	35 502 894	37 010 736	37 010 736	37 010 736	37 010 736	37 010 736	39 150 289	39 150 289	39 150 289	39 150 289
Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	-593 245 100	-66 912 717	0	0	0	-3 351 050	-3 351 050	-3 351 050	-3 351 050	-3 351 050	-3 351 050	-3 376 050	-3 376 050	-3 064 955	-3 064 955	-3 089 955
Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkové invest. náklady bez rezervy	837 577 113	200 570 881	273 965 077	273 216 539	89 824 616	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zůstatková hodnota (záporná)	-532 728 875	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkové náklady	-288 396 862	133 658 164	273 965 077	273 216 539	89 824 616	-3 351 050	-3 351 050	-3 351 050	-3 351 050	-3 351 050	-3 351 050	-3 376 050	-3 376 050	-3 064 955	-3 064 955	-3 089 955
Cash Flow	-134 814 229	-275 121 143	-274 372 604	-90 980 681	38 853 944	38 853 944	40 361 786	40 361 786	40 361 786	40 361 786	40 386 786	42 526 339	42 215 244	42 215 244	42 215 244	42 240 244
Diskontní sazba	4%	1,00	0,96	0,92	0,89	0,85	0,82	0,79	0,76	0,73	0,70	0,68	0,65	0,62	0,60	0,58
Diskontované cash flow	285 172 067	-134 814 229	-264 539 560	-253 672 896	-80 881 494	33 212 514	31 935 110	31 898 506	30 671 640	29 491 962	28 357 656	27 283 866	27 624 299	26 367 517	25 353 382	24 392 689
10.1. b Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052
Celkové přírůstkové provozní příjmy		39 150 289	41 396 820	41 107 804	41 107 804	41 107 804	41 107 804	43 163 194	43 163 194	43 163 194	43 163 194	43 163 194	45 321 354	45 321 354	45 321 354	45 321 354
Celkové výnosy	39 150 289	41 396 820	41 107 804	41 107 804	41 107 804	41 107 804	41 107 804	43 163 194	43 163 194	43 163 194	43 163 194	43 163 194	45 321 354	45 321 354	45 321 354	45 321 354
Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury		-3 089 955	-442 489 427	-3 089 955	-3 089 955	-3 114 955	-70 027 672	-3 114 955	57 564 776	-2 803 860	-2 828 860	-2 828 860	-2 828 860	-2 828 860	-2 828 860	-2 853 860
Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Celkové invest. náklady bez rezervy		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zůstatková hodnota (záporná)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-532 728 875
Celkové náklady	-3 089 955	-442 489 427	-3 089 955	-3 089 955	-3 114 955	-70 027 672	-3 114 955	57 564 776	-2 803 860	-2 828 860	-2 828 860	-2 828 860	-2 828 860	-2 828 860	-2 828 860	-535 582 735
Cash Flow	42 240 244	483 886 247	44 197 759	44 197 759	44 222 759	111 135 476	46 278 149	-14 401 582	45 967 054	45 992 054	45 992 054	48 150 214	48 150 214	48 150 214	48 150 214	580 904 089
Diskontní sazba	4%	0,56	0,53	0,51	0,49	0,47	0,46	0,44	0,42	0,41	0,39	0,38	0,36	0,35	0,33	0,32
Diskontované cash flow		23 454 508	258 350 823	22 689 947	21 817 257	20 989 997	50 720 780	20 308 407	-6 076 825	18 650 044	17 942 488	17 252 392	17 367 264	16 699 292	16 057 012	186 267 718
Finanční vnitřní výnosové procento investice FRR/C		6,24%														
Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (CZK)		285 172 067														
Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (EUR)		11 113 487														

Finanční analýza se provádí pro infrastrukturu **ŽELEZNIČNÍ**
 Do konsolidované finanční analýzy jsou zahrnuty provozní náklady vozidel

Tabulka 2.6 – Finanční analýza v tis. Kč (CÚ 2020)

2.4 Ekonomická analýza - MKA

Výstupy ekonomické analýzy jsou obdobné jako u analýzy finanční. Rozdílný je však úhel pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují další finanční toky, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti. Vzhledem k typu hodnoceného projektu je v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017, konkrétně přílohy č. 8 – „Obecná metodika hodnocení ekonomické efektivity projektů týkajících se budov a s nimi souvisejících pozemků sloužících k zajištění provozu dráhy a zařízení služeb“ doporučeno vzhledem k obtížnosti vyčíslení celospolečenských přínosů metodou CBA u těchto typů projektů přistoupit k vyhodnocení metodou zjednodušené multikriteriální analýzy (MKA). Tato MKA a její parametry jsou definovány v uvedeném metodickém materiálu.

I přesto, že se jedná o projekt, jehož finanční ukazatele (viz předchozí kapitolu) indikují samofinancovatelnost, je zpracováno hodnocení celospolečenských přínosů tak, aby bylo možné posoudit a porovnat jeho přínosy v této oblasti s ostatními projekty. V případě samofinancovatelnosti není vyžadováno, aby byl projekt „ekonomicky efektivní“ ve smyslu celospolečenských přínosů (tedy splňoval kritéria nastavená výše zmíněnou metodikou pro spolufinancování z veřejných zdrojů). Spolufinancování je však i při nedosažení požadované minimální hodnoty ukazatele MPPS (viz dále), v souladu se schváleným materiálem „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“, MD ČR 2018, čl. 4.15.1, možné poskytnout z veřejných zdrojů.

Do hodnocení metodou MKA vstupují:

- investiční náklady,
- celková užitná plocha řešené budovy nebo její části a upravovaných pozemků,
- počet hodnotících bodů.

Z výše uvedených vstupů je vypočten výsledný ukazatel – **měrná přínosná plocha stavby** [$\text{m}^2/\text{mil. Kč}$] a jeho hodnota je porovnána s hraničním kritériem pro efektivitu staveb doporučeným v rámci výše uvedené metodiky. V následujících kapitolách jsou stanoveny hodnoty jednotlivých vstupů, které jsou použity pro sestavení multikriteriální analýzy.

2.4.1 Investiční náklady

Celkové investiční náklady bez započtení rezervy jsou vyčísleny v kapitole 2.3.1 - Investiční náklady. Do výpočtu výsledných ukazatelů MKA vstupují investiční náklady jako celek.

2.4.2 Celková užitná plocha projektu

V případě výpravní budovy v žst. Praha-Smíchov je celková užitná plocha záměru tvořena součtem všech užitných ploch v jednotlivých podlažích objektu.

Celkem se tedy jedná o **10 851 m²** podlahové plochy v rámci všech nadzemních a jednoho podzemního podlaží. **Celková užitná plocha projektu** je tak **10 851 m²**.

2.4.3 Bodové hodnocení

Posledním vstupem nezbytným pro vypočtení výsledných ukazatelů je bodové ohodnocení podle jednotlivých předem definovaných hodnotících kritérií. Vzhledem k tomu, že se jedná o budovu, která je dle kategorizace výše uvedené metodiky definována jako **budova se smíšenou funkcí** (tedy s přístupem veřejnosti do některých prostor i bez přístupu veřejnosti), jsou v jejím případě hodnoceny všechny skupiny kritérií označené.

Každé kritérium je ohodnoceno jedním až dvěma body podle toho, zda zlepšuje nebo nezlepšuje stávající stav (resp. jak moc jej zlepšuje). V případě, že projekt zachovává stávající stav, získá 0 bodů, pokud mírně vylepšuje (konkrétně definováno u jednotlivých kritérií) stávající stav, získá 1 bod, pokud je zlepšení zásadní, získává 2 body.

Přehled konkrétních bodových hodnocení a jejich stručné odůvodnění je v následující tabulce:

Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha - Smíchov			
NÁDRAŽNÍ, PROVOZNÍ A ADMINISTRATIVNÍ BUDOVY			
	Kritérium	body	Zdůvodnění
A	POCITOVÉ HLEDISKO CESTUJÍCÍHO		
A1	Úspora času	2	Zpřehlednění vstupního a výstupního koridoru ve vztahu k návaznosti na MHD v centrální části (BUS, TRAM, metro) i s výhledem na budoucí vybudování nové lávky přes kolejiště
A2	Bezpečnost	2	Budova bude uvedena do souladu s platnými technickými normami v celém rozsahu. Včetně stálého dohledu.
A3	Pocit bezpečí	2	V rámci záměru dojde k zajištění normového osvětlení a k instalaci VSS. Včetně stálého dohledu.
A4	Bezbariérovost	1	Záměr počítá s dořešením a s úpravou bezbariérovosti budovy (bezbariérový přístup do koridoru, z koridoru do odbavovací haly, bezbariérová veřejná WC)
Mezisoučet		7	
B	VYBAVENOST PRO CESTUJÍCÍ		
B1	Dopravní informační servis	1	V rámci záměru bude zařízení IS a rozhlasu v rámci koridoru upraveno a doplněno.
B2	Čekárny, prostory pro čekání	1	Záměr řeší úpravu čekacích ploch v prostorech odjezdové haly.

B3	Klimatický komfort (vnitřní regulace teploty)	0	V rámci záměru bude zajištěna úprava systému vytápění veškerých veřejně přístupných prostor budovy. Nové vytápěné nebo klimatizované prostory však nevznikají.
B4	Vybavenost - služby spojené s přepravou	1	Dojde ke zřízení prostor pro případné nové dopravce.
B5	Vybavenost - návazné služby	2	Počítá se s rekonstrukcí stávajících prostor a vylepšení služeb. Nově se upraví větší prostory pro gastronomické služby, k dispozici bude možnost nabíjení telefonů přes nabíjecí sloupky a dostupné bude wi-fi.
Mezisoučet		5	
C	VÝZNAM STANICE (UZLU)		
C1	Frekvence cestujících	2	V dané stanici je průměrná denní frekvence cca 13500 cestujících
C2	Četnost zastavujících spojů	2	Jedná se o významný železniční uzel (1 ze čtyř nejvýznamnějších v Praze), vlaky zde staví v průměru 1x za 3-7 min.
C3	Kategorie zastavujících vlaků	2	Ve stanici staví hlavně regionální vlaky pokrývající oblasti blízkého okolí Prahy.
Mezisoučet		6	
D	DOPRAVNÍ NÁVAZNOSTI		
D1	Koncepce dopravní obsluhy - přestupy	2	Ve stanici je možný přestup mezi vlaky navzájem a na navazující VHD (BUS, TRAM, Metro).
D2	Návaznost na další dopravu - MHD	2	V návaznosti na realizovanou investici se předpokládá pokračování v přípravě Dopravního terminálu Smíchov, který bude s VB propojen a její nová podoba počítá s propojením a návazností na VHD (větší počet stání) a dalším zázemím.
D3	Návaznost na další dopravu – IAD	0	Záměr nepočítá s jakýmkoliv zlepšením podmínek pro parkování.
D4	Návaznost na další dopravu - nemotorová	2	V rámci záměru je zajištěna návaznost na cyklostezky v souladu s koncepcí v rámci hlavního města Praha a pro cestující jsou zajištěna nová místa pro uložení kol. Zároveň se další stání předpokládají v souvislosti s navazujícím Dopravním terminálem Smíchov.

Mezisoučet		6	
E	REGIONÁLNÍ SOUVISLOSTI		
E1	Vzhled a historický význam budovy	2	V rámci záměru dojde k celkové obnově budovy jak z vnějšku tak z vnitřku.
E2	Zvýšení zaměstnanosti, nová pracovní místa	2	Rozšířením ploch pro doplňkové služby cestujícím a občerstvení lze považovat za příspěvek záměru k lokálnímu zvýšení zaměstnanosti.
E3	Využití pro potřeby státních orgánů a institucí	0	Prostory pro PČR jsou v budově již v současném stavu.
E4	Podpora cestovního ruchu v regionu	1	V rámci nových prostor bude mezi nájemci hledán partner pro podávání informací k lokalitě. Zlepšení a zvýšení využitelnosti stávajícího kulturního sálu pro konání jednorázových turistických příležitostí.
E5	Zvětšení plochy zeleně	0	V rámci projektu nedojde k rozšíření zeleně.
Mezisoučet		5	
F	HLEDISKO VLASTNÍKA / SPRÁVCE		
F1	Energetická náročnost budovy	2	Budova je projektována na současné normy hospodaření s energiemi, a proto se předpokládá splnění kritéria.
F2	Majetkové vypořádání	0	Nedojde k žádnému majetkovému vypořádání, v rámci projektu.
F3	Prostor pro provozní zaměstnance	1	V rámci projektu dochází k rekonstrukci prostor pro zaměstnance.
F4	Využití pro vlastní funkce mimo dopravu	2	Úprava dispozic volných prostor na kancelářské prostory z důvodu přesunu dílčích složek SŽ z pronajatých prostor do prostor v majetku SŽ.
F5	Umístění technologií pro provoz a řízení dopravy	0	V rámci projektu nedochází ke změně.
Mezisoučet		5	
G	HLEDISKO DOPRAVCE/ PŘEPRAVCE		
G1	Prostor pro zázemí a služby dopravců v osobní dopravě	1	Zlepšení zázemí pro stávající zaměstnance dopravců, vznikne samostatný provozně oddělený funkční celek pro dopravce neprovázaný s ostatními provozy.

G2	Prostor pro zázemí a služby dopravců v nákladní dopravě	0	V rámci projektu nedochází ke změně.
G3	Zařízení pro nakládku a vykládku zboží	0	V rámci projektu nedochází ke změně.
G4	Zařízení pro skladování zboží	0	V rámci projektu nedochází ke změně.
Mezisoučet		1	
Celkový součet		35	

Celkově tedy záměr dosahuje **zisku 35 bodů**, což je v případě objektů bez přístupu veřejnosti **58% možných dosažených bodů (tzv. měrná přínosnost)**.

2.4.4 Výsledky multikriteriální analýzy

Všechny výše uvedené vstupy byly použity při sestavení výsledných hodnotících ukazatelů multikriteriální analýzy.

Pro účely vyčíslení a odhadu efektivity hodnoceného záměru je sledován vztah **měrné přínosnosti** [%] a **měrné nákladovosti** [mil. Kč/m²], které jsou definovány v materiálu „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017, příloze č. 8.

Měrná nákladovost je poměrem celkových investičních nákladů záměru (bez rezervy) v mil. Kč a celkové užité plochy záměru, která je dána součtem celkové původní podlahové plochy dotčených objektů [m²] a celkové plochy upravovaných pozemků mimo dotčené objekty [m²].

Následně je vyčíslen poměr tzv. **přínosné plochy stavby** [%·m²] - celková užité plocha záměru násobená měrnou přínosností k **celkovým investičním nákladům** [mil. Kč], který je definován jako **měrná přínosná plocha stavby** [m²/mil. Kč].

Na základě výše popsaných hodnot a vstupů je **výsledný hodnotící ukazatel MPPS vypočten ve výši 7,56**.

2.5 Závěr

Ekonomické hodnocení je zpracováno v části finanční analýzy pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017.

Ve finanční analýze jsou výpočty založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele hodnoceného objektu v době hodnocení projektu. Finanční analýza je zpracována **pro celou budovu** (komplexní analýza komerčně využitelných prostor a ostatních částí budovy, které slouží přímo potřebám SŽ, ale i ostatních subjektů, jako například Dopravního podniku hl.m. Prahy). Výstupy celospolečenské analýzy metodou MKA jsou rozdílné především z důvodu odlišného úhlu pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují kritéria, která jsou relevantní z pohledu celé společnosti.

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a multikriteriální analýzy.

Ukazatel	FRR [%]	FNPV [tis. Kč]	MPPS
finanční analýza	6,24	285 172	-
multikriteriální analýza	-	-	7,56

Tabulka 2.7 – Přehled výsledků finanční analýzy a MKA

Z pohledu finanční analýzy jsou hodnoty FRR a FNPV s dostačující rezervou **nad hranicí ekonomické efektivity**. Nejedná se (v případě infrastrukturních objektů nebo budov souvisejících s provozem dráhy) o obvyklou situaci. Výsledek vychází především ze skutečnosti, že jde o velmi frekventovanou staniční budovu, kde se prolíná funkce železniční stanice s terminálem MHD vč. metra a autobusové dopravy. Jedná se tedy o významný uzlový dopravní bod. Návrh rekonstrukce stanice v sobě navíc zahrnuje větší množství opatření, která otevírají stávající prostory stanice využití pro komerční služby související s přepravou a navázané na velké množství cestujících. Díky budoucímu předpokládanému pronájmu těchto prostor v atraktivní lokalitě při zohlednění v okolí běžných nájmů v obdobných prostorách je nejen možné z peněz získaných pronájmem uhradit provozní náklady budovy, ale zároveň je přebytek příjmů tak velký, že v rámci hodnotícího období zajistí kompenzaci vložených vstupních investic a vysokou zůstatkovou hodnotu na konci hodnocení.

Pokud jde o celospolečenskou prospěšnost, a rozhodnutí o vhodnosti projektu pro spolufinancování z veřejných zdrojů, tak na základě limitů definovaných v materiálu „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR, 11/2017 lze rozhodně doporučit k dalšímu financování takové záměry, jejichž MPPS činí více než 20 m²/mil. Kč a za ještě akceptovatelné lze označit záměry, jejichž MPPS se nachází v intervalu 15 až 20 m²/mil. Kč včetně.

Z výše uvedených výsledků je tedy zřejmé, že **výsledná hodnota ukazatele MPPS ve výši 7,90 se nenachází v pásmu akceptovatelných záměrů** (z pohledu citované metodiky). Bodový zisk v jednotlivých kritériích MKA je sice nadpoloviční (58%), což lze hodnotit rovněž jako dobrý výsledek, který odráží přínosnost projektu, nicméně vstupní investiční náklady jsou vzhledem k ploše, které se rekonstrukce týká, příliš vysoké. Navíc významná část veřejných služeb souvisejících s přepravou je v nějaké (byť kvalitativně horší) podobě zajištěna již v rámci stávající budovy a jejich zlepšení nevyváží samo o sobě vysokou vstupní investici (jejíž výše je ale do značné míry ovlivněna i návaznostmi na další investice a stavební přípravu pro možnost napojení souvisejícího Dopravního terminálu).

V případě samofinancovatelnosti však není vyžadováno, aby byl projekt „ekonomicky efektivní“ ve smyslu celospolečenských přínosů (tedy splňoval kritéria nastavená výše zmíněnou Rezortní metodikou pro spolufinancování z veřejných zdrojů). Spolufinancování je však i při nedosažení minimální akceptovatelné hodnoty ukazatele MPPS (viz výše), v souladu se schváleným materiálem „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“, MD ČR 2018, čl. 4.15.1, možné poskytnout z veřejných zdrojů.

Vzhledem k výše uvedenému a dalším přínosům popsáním v záměru projektu, ale i z důvodu polohy a významu (funkčního ve vztahu k další dopravní síti i okolním lokalitám) objektu **je možné projekt v navržené podobě doporučit k další realizaci** a při dodržení podmínek vycházejících z Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží i ke spolufinancování z veřejných zdrojů.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PŘÍLOHY

- Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb, MD ČR, 11/2017
- Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, MD ČR 2018
- Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 - 2020" EK, 12/2014 (Průvodce analýzou nákladů a přínosů investičních projektů, ekonomický nástroj pro hodnocení politiky soudržnosti v letech 2014 – 2020)

Přílohy

- CBA tabulky pro finanční analýzu komerční části a ostatních částí vč. MKA