

Č.	Riziko	Varianty	Ovlivněná proměnná v CBA	Příčina	Dopad	Období	Dopad na peněžní toky
1	Nepřesnosti v přepravní prognóze osobní dopravy	4e, 3c, 5b	přepravní výkony v osobní dopravě	Odchyłka v počtu přepravených osob oproti předpokladům.	Nižší počet cestujících oproti předpokladu	středně-, dlouhodobé	snížení přínosů z osobní dopravy
		3b					
2	Nepřesnosti v přepravní prognóze nákladní dopravy	4e, 3b, 3c, 5b	přepravní výkony v nákladní dopravě	Odchyłka v počtu přepravených tun oproti předpokladům.	Nižší počet přepravených tun oproti předpokladu	středně-, dlouhodobé	snížení přínosů z nákladní dopravy
3	Nenaplnění předpokládaného počtu spojů	4e, 3c, 5b	přepravní výkony v osobní i nákladní dopravě	Odchyłka v počtu vlaků oproti předpokladům.	Nižší počet cestujících a nákladu oproti předpokladu	středně-, dlouhodobé	snížení přínosů z osobní i nákladní dopravy
		3b					
4	Nedosažení uvažovaných úspor času	4e, 3b, 3c, 5b	přepravní výkony v osobní i nákladní dopravě	Riziko nenaplnění předpokladů pro úspory času (odlišnou konstrukcí GVD, ze systematických důvodů nebo kvůli jiné než předpokládané skladbě vozového parku).	Nižší počet cestujících a nákladu oproti předpokladu	středně-, dlouhodobé	snížení přínosů z osobní i nákladní dopravy
5	Nedostatečný průzkum staveniště	4e, 3c, 5b	investiční náklady	Nesprávné předpoklady o půdním materiálu, stavech podzemní vody, atd.	Zvýšení investičních nákladů kvůli potřebným úpravám a aktualizacím projektu	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů / odsunutí přínosů z realizace stavby
		3b		Nesprávné předpoklady o složení podloží v oblasti nových tunelů, krasových jevech, půdním materiálu, stavech podzemní vody, atd.			
6	Neodpovídající odhady projektových nákladů	4e, 3b, 3c, 5b	investiční náklady	Průtah ve zpracování projektové dokumentace, případně její přepracování s ohledem na nové skutečnosti.	Zvýšení investičních nákladů	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů

Č.	Riziko	Varianty	Pravděpodobnost (P)	Zdůvodnění P	Závažnost následků (N)	Zdůvodnění N	Míra rizika (R)	Navržená opatření snižujících míru rizika	Manažer rizika	Zbytkové riziko
1	Nepřesnosti v přepravní prognóze osobní dopravy	4e, 3c, 5b	A	S ohledem na přepínací hodnotu, která je pro výkony v osobní dopravě cca 50 % a více, je pravděpodobnost ohrožení ekonomické efektivity projektu hodnoceno jako A (velmi nepravděpodobné), prognóza byla zpracována nově a vychází z aktuálních podkladů.	IV	V případě výrazného nadhodnocení může být ohrožena ekonomická efektivita celého projektu.	Nízké	Podpora nediskriminačních podmínek pro jednotlivé osobní dopravce a spolupráce s objednateli dopravy.	SŽDC	Nízké (A /IV)
		3b	B	S ohledem na přepínací hodnotu, která je pro výkony v osobní dopravě 25 %, je pravděpodobnost ohrožení ekonomické efektivity projektu hodnoceno jako B (nepravděpodobné), prognóza byla zpracována nově a vychází z aktuálních podkladů.	IV	V případě výrazného nadhodnocení může být ohrožena ekonomická efektivita celého projektu.	Střední	Podpora nediskriminačních podmínek pro jednotlivé osobní dopravce a spolupráce s objednateli dopravy.	SŽDC	Nízké (A /IV)
2	Nepřesnosti v přepravní prognóze nákladní dopravy	4e, 3b, 3c, 5b	C	Prognózy v nákladní dopravě jsou vždy zatíženy podstatně vyšší mírou nejistot než v dopravě osobní. Důvodem je velké množství faktorů, které mohou prognózu ovlivnit. Pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	IV	Podstatná část přínosů pochází z nákladní dopravy. Nenaplnění ať již globálního růstu ND, či kvalitativních předpokladů pro převedení dopravy, zejména předpokládaný rozvoj navazující tratě v Německu, může mít závažné důsledky pro ekonomické výsledky projektu.	Vysoké	Podpora a propagace projektu u německých partnerů na všech úrovních. Podpora udržitelných systémů dopravy, důsledné dodržování koncepce železniční nákladní dopravy ve směru na Bavorsko, prosazování záměru i na evropské úrovni (RFC).	MD ČR, SŽDC, ROPID ŽESNAD, BMVI, EC	Střední (B / IV)
3	Nenaplnění předpokládaného počtu spojů	4e, 3c, 5b	C	Vzhledem k významu tratě z hlediska dálkové osobní dopravy nejsou při stabilním vývoji ekonomiky předpokládány výrazně nižší počty spojů osobní dopravy. Rozsah nákladní dopravy vychází z Přepravní prognózy pro oblast Jižní Polsko - ČR - jižní Německo. Pravděpodobnost nenaplnění předpokládaného počtu spojů je proto hodnocena jako C (neutrální).	III	Je možné předpokládat snížení výkonů v osobní dopravě v řádu jednotek procent, v nákladní dopravě případně i rádově více, přičemž přepínací hodnota pro tyto proměnné je cca 50 % a více, resp. více než 35 % u všech 3 variant.	Střední	Dlouhodobá koncepce zajištění dopravní obsluhy předmětného území, důsledné dodržování koncepce železniční nákladní dopravy ve směru na Bavorsko	MD ČR, SŽDC, ROPID ŽESNAD, BMVI, EC	Střední (B / III)
		3b	C	Vzhledem k významu tratě z hlediska dálkové osobní dopravy nejsou při stabilním vývoji ekonomiky předpokládány výrazně nižší počty spojů osobní dopravy. Rozsah nákladní dopravy vychází z Přepravní prognózy pro oblast Jižní Polsko - ČR - jižní Německo. Pravděpodobnost nenaplnění předpokládaného počtu spojů je proto hodnocena jako C (neutrální).	IV	Je možné předpokládat snížení výkonů v osobní dopravě v řádu jednotek procent, v nákladní dopravě případně i rádově více, přičemž přepínací hodnota pro tyto proměnné je 25 %, resp. 20 %.	Vysoké	Dlouhodobá koncepce zajištění dopravní obsluhy předmětného území, důsledné dodržování koncepce železniční nákladní dopravy ve směru na Bavorsko	MD ČR, SŽDC, ROPID ŽESNAD, BMVI, EC	Střední (B / IV)
4	Nedosažení uvažovaných úspor času	4e, 3b, 3c, 5b	C	Záměr byl průběžně projednáván s dotčenými objednateli osobní dopravy a na jeho podobě panuje obecná shoda, proto nejsou předpokládány výrazné odchylky od navrženého GVD, které by zapříčinily nedosažení uvažovaných úspor času. U nákladní dopravy je toto riziko vyšší a to zejména vzhledem k časté preferenci osobní dopravy před nákladní při řízení provozu. Pravděpodobnost nenaplnění předpokládaného počtu spojů je proto hodnocena jako C (neutrální).	IV	Přínosy z úspory času tvoří až 1/5 všech přínosů projektu, jejich snížení tedy ve svém důsledku může ohrozit ekonomickou efektivitu celého záměru. Vzhledem k významu tratě z pohledu dálkové osobní dopravy nejsou při stabilním vývoji ekonomiky předpokládány takové odchylky, které by ohrozily ekonomickou efektivitu projektu. U nákladní dopravy se v rámci provozu a při preferenci osobní dopravy mohou očekávané časové úspory velmi podstatně redukovat.	Vysoké	Jasná koncepce řízení provozu s důrazem na potřeby nákladní dopravy v celém směru ČR - Bavorsko.	MD ČR, SŽDC, ROPID ŽESNAD, BMVI, EC	Střední (B / IV)
5	Nedostatečný průzkum staveniště	4e, 3c, 5b	B	S ohledem na rozsah navrženého řešení, je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobné)	III	S ohledem na vedení tratě v těchto variantách není předpokládáno zvýšení IN o více než 3 %, přičemž přepínací hodnota pro investiční náklady je 21 % - 31 %.	Střední	Důkladný průzkum, průběžná kontrola a sledování	SŽDC	Nízké (A / III)
		3b	C	S ohledem na rozsah novostavby je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální)	III	S ohledem na vedení tratě v těchto variantách není předpokládáno zvýšení IN o více než 4 %, přičemž přepínací hodnota pro investiční náklady je 11 %.	Střední	Důkladný průzkum, průběžná kontrola a sledování	SŽDC	Střední (B / III)
6	Neodpovídající odhady projektových nákladů	4e, 3b, 3c, 5b	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	I	Není předpokládáno výrazné navýšení projektových nákladů. Předpoklad je zvýšení maximálně do 0,5 % investičních nákladů, přičemž přepínací hodnota pro investiční náklady je 11 % - 31 %.	Nízké	Podrobná kontrola a sledování	SŽDC	Nízké (B / I)

Č.	Riziko	Varianty	Ovlivněná proměnná v CBA	Příčina	Dopad	Období	Dopad na peněžní toky
7	Získávání územního rozhodnutí / stavebního povolení	4e	není	opakované odvolání proti rozhodnutí, apod.	Zpoždění zahájení stavby	krátkodobé	odsunutí přínosů z realizace stavby
		3b, 3c, 5b					
8	Zdržení v plánovací fázi záměru	4e, 3b, 3c, 5b	investiční náklady	Chyby ve zpracování projektové dokumentace, změna právních předpisů, technických norem ap.	Zvýšení investičních nákladů kvůli potřebným úpravám a aktualizacím projektu	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů / odsunutí přínosů z realizace stavby
9	Povolení provozu	4e, 3b, 3c, 5b	není	Nenanplnění podmínek ÚR / SP, nekvalitní realizace stavby	Odsun předpokládaného zahájení provozu	střednědobé	odsunutí přínosů z realizace stavby
10	Cena pozemků	4e	investiční náklady	Změny legislativních podmínek a cen pro výkupy, nepřesné odhady ve fázi plánování	Zvýšení investičních nákladů na výkupy	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů
		3b, 3c, 5b					
11	Zpoždění při výkupu / vyvlastňování pozemků	4e	není	Neznámí vlastníci, neúplný katastr, atd., spory o výkupní cenu / při vyvlastňovacím řízení	Zpoždění zahájení stavby	krátkodobé	odsunutí přínosů z realizace stavby
		3b, 3c, 5b					
12	Neodpovídající odhady stavebních nákladů	4e, 3b, 3c, 5b	investiční náklady	Nepřesné odhady nákladů v plánovací fázi.	Zvýšení investičních nákladů	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů
13	Rizika související s dodavatelem stavby	4e, 3b, 3c, 5b	investiční náklady	Nedostatek zdrojů, insolvence, ...	Prodloužení doby realizace stavby, nedokončení stavby vybraným zhotovitelem s následným novým nabídkovým řízením, zmaření části investice.	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů, odsunutí přínosů z realizace stavby
14	Vyšší náklady na údržbu trati	4e, 3b, 3c, 5b	provozní náklady infrastruktury	Nepřesné odhady nákladů v plánovací fázi.	Vyšší výdaje na zajištění provozuschopnosti trati	dlouhodobé	Zvýšení provozních nákladů infrastruktury
15	Nižší vybrané poplatky za dopravní cestu	4e, 3b, 3c, 5b	příjmy z poplatku, pouze ve finanční analýze	Menší objem dopravy než předpokládaný, snížení měrného poplatku za dopravní cestu.	Nižší výběr poplatku za dopravní cestu.	dlouhodobé	nižší výběr poplatku za dopravní cestu
16	Nedostatečné finanční zajištění stavby	4e, 3b, 3c, 5b	není	Nedostatek finančních prostředků na tento jedinečný a z pohledu realizace dlouhodobý projekt, změna priorit vlády a přesměrování financí do jiných oblastí vedoucí následně k nedostatku financí na dokončení stavby (souboru staveb)	Odsun termínu dokončení projektu	krátko-, střednědobé	odsunutí přínosů z realizace stavby
17	Změny v požadavcích na životní prostředí	4e, 3b, 3c, 5b	Investiční náklady	Zejména opakované změny legislativy týkající se ochrany před hlukem apod.	Zvýšení investičních nákladů	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů
18	Odpor veřejnosti	4e, 3c, 5b	není	Nesouhlas veřejnosti s realizací projektu v navržené podobě, zejména s novostavbou trati mezi Plzní a Stodem, resp. Blížejovem a Domažlicemi ve variantách 3c, 5b.	Odsun realizace projektu	krátkodobé	odsunutí přínosů z realizace stavby
		3b		Nesouhlas veřejnosti s realizací projektu v navržené podobě, nad rámec předchozího zejména s novostavbou trati mezi Stodem a Holýšovem.			

Č.	Riziko	Varianty	Pravděpodobnost (P)	Zdůvodnění P	Závažnost následků (N)	Zdůvodnění N	Míra rizika (R)	Navržená opatření snižujících míru rizika	Manažer rizika	Zbytkové riziko
7	Získávání územního rozhodnutí / stavebního povolení	4e	B	Vzhledem k charakteru prací v této variantě je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	II	Zdržení při získání ÚR / SP povede k odsunutí předpokládaného termínu zahájení provozu a tím k oddálení přínosů z realizace.	Nízké	Kooperace a komunikace s dotčenými samosprávami, občanskými sdruženími i jednotlivými občany	SŽDC	Nízké (B / II)
		3b, 3c, 5b	C	Vzhledem k charakteru prací v této variantě je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	II	Zdržení při získání ÚR / SP povede k odsunutí předpokládaného termínu zahájení provozu a tím k oddálení přínosů z realizace.	Střední	Kooperace a komunikace s dotčenými samosprávami, občanskými sdruženími i jednotlivými občany	SŽDC	Střední (C / II)
8	Zdržení v plánovací fázi záměru	4e, 3b, 3c, 5b	C	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	II	Předpokládané případné vícenáklady jsou do 3%, tedy nižší než přepínací hodnota, která je pro investiční náklady 11 % - 31 %.	Střední	Podrobná kontrola a sledování, v krajním případě úprava projektu, sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nízké (B / II)
9	Povolení provozu	4e, 3b, 3c, 5b	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	II	Posun zahájení provozu o 1 - 2 roky neovlivní zásadně ekonomickou efektivitu projektu.	Nízké	Důsledný dozor investora při realizaci stavby.	SŽDC	Nízké (B / II)
10	Cena pozemků	4e	C	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	I	Je možné očekávat zvýšení nákladů na výkupy pozemků a nemovitostí maximálně okolo 20 mil. Kč, přičemž ale přepínací hodnota pro investiční náklady je 31 % (cca 5,4 mld. Kč).	Nízké	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nízké (B / I)
		3b, 3c, 5b	C	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	II	S ohledem na rozsah novostavby lze předpokládat větší zvýšení nákladů na výkupy pozemků a nemovitostí až o 60 mil. Kč, přičemž ale přepínací hodnota pro investiční náklady je 11 % - 23 % (cca 2,5 - 4,5 mld. Kč).	Střední	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nízké (B / II)
11	Zpoždění při výkupu / vyvlastňování pozemků	4e	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobné).	I	Zdržení při výkupu pozemků povede k odsunutí předpokládaného termínu zahájení provozu a tím k oddálení přínosů z realizace. Naprostá většina nové tratě je však vedena v tunelu.	Nízké	Včasné zahájení jednání s vlastníky dotčených pozemků a nemovitostí	SŽDC	Nízké (B / I)
		3b, 3c, 5b	C	S ohledem na rozsah novostavby a předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	I	Zdržení při výkupu pozemků povede k odsunutí předpokládaného termínu zahájení provozu a tím k oddálení přínosů z realizace.	Nízké	Včasné zahájení jednání s vlastníky dotčených pozemků a nemovitostí	SŽDC	Nízké (C / I)
12	Neodpovídající odhady stavebních nákladů	4e, 3b, 3c, 5b	D	Pravděpodobnost zvýšení nákladů hodnocena jako D (pravděpodobná).	III	S ohledem na charakter stavby je důvodné očekávat silný tlak na rozšíření rozsahu projektu a tím zvýšení stavebních nákladů, přičemž přepínací hodnota pro investiční náklady je 11 % - 31 % (cca 2,5 - 5,4 mld. Kč).	Vysoké	Podrobná kontrola a sledování rozsahu projektu, v krajním případě úprava projektu	SŽDC	Střední (C / III)
13	Rizika související s dodavatelem stavby	4e, 3b, 3c, 5b	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	III	Uvedeným nebudou ovlivněny dlouhodobé přínosy projektu. může však nastat prodloužení realizace projektu až o několik let a případně navýšení investičních nákladů.	Střední	Nastavení přiměřených kvalifikačních podmínek a výběr zhotovitele na základě více kritérií, nikoli pouze nejnižší nabídkové ceny. Důsledný dozor investora při realizaci stavby.	SŽDC	Střední (B / III)
14	Vyšší náklady na údržbu trati	4e, 3b, 3c, 5b	B	Provozní náklady infrastruktury byly stanoveny podle nejnovějších poznatků. Další navýšení provozních nákladů je i s ohledem na dosavadní vývoj výdajů na zajištění provozuschopnosti hodnoceno jako B (nepravděpodobné).	I	Případné zvýšení provozních nákladů se může pohybovat v řádu procent a nemůže ohrozit ekonomickou efektivitu projektu.	Nízké	Pravidelná údržba železniční tratě i vozového parku	SŽDC	Nízké (B / I)
15	Nižší vybrané poplatky za dopravní cestu	4e, 3b, 3c, 5b	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	I	Výběr poplatku za dopravní cestu nemá vliv na ekonomickou efektivitu projektu	Nízké	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nízké (B / I)
16	Nedostatečné finanční zajištění stavby	4e, 3b, 3c, 5b	C	Vzhledem k významu tratě z pohledu dálkové osobní i nákladní dopravy není při stabilním vývoji ekonomiky předpokládáno nedostatečné finanční zajištění stavby. Riziko může spočívat v celkové výši nákladů a nejistotě spolufinancování z EU po skončení současného programového období.	II	Nedostatečné finanční zajištění stavby povede k odsunutí předpokládaného termínu zahájení provozu a tím k oddálení přínosů z realizace.	Střední	Pečlivé plánování finančních zdrojů a zajištění spolufinancování z EU	SŽDC, SFDI, MD ČR	Střední (C / II)
17	Změny v požadavcích na životní prostředí	4e, 3b, 3c, 5b	C	S ohledem na povrchové vedení trati ve společném úseku II. etapy a předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	II	Předpokládané případné vícenáklady (do 300 mil. Kč) jsou nižší než přepínací hodnota pro investiční náklady 11 % - 31 % (cca 2,5 - 5,4 mld. Kč).	Střední	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nízké (B / II)
18	Odpor veřejnosti	4e, 3c, 5b	C	Vzhledem k charakteru prací v této variantě je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	II	Odpor veřejnosti povede k odsunutí předpokládaného termínu zahájení realizace a tím k oddálení přínosů z provozu.	Střední	Aktivní přístup k jednáním se orgány státní správy i samosprávy i s veřejností.	SŽDC	Nízké (B / II)
		3b	D	Vzhledem k charakteru prací v těchto variantách je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako D (pravděpodobná).	II	Odpor veřejnosti povede k odsunutí předpokládaného termínu zahájení realizace a tím k oddálení přínosů z provozu. V krajním případě může vést až k úpravě projektu s vlivem na výši investičních nákladů.	Střední	Aktivní přístup k jednáním se orgány státní správy i samosprávy i s veřejností.	SŽDC	Střední (C / II)