

Rizika poptávky

Referenč ní číslo rizika	Riziko	Ovlivněná proměnná	Příčiny	Negativní dopad	Časová povaha rizika	Vliv na cash flow	Pravděpo dobnost (P)	Odůvodnění hodnoty P	Závažnost (S)	Odůvodnění hodnoty S	Úroveň rizika	Opatření na prevenci a zmírnění	Vlastník	Zbytkové riziko
1.1	Nedojde k naplnění socioekonomických a dalších předpokladů	Přepravní výkony osobní dopravy	Nedojde k zastavění území dle předpokladů územně-plánovacích dokumentací a strategických rozvojových plánů zejména pro záměry bydlení, komerčních objektů, kancelářských komplexů, výrobních areálů a logistických terminálů.	Uvedené příčiny budou mít za následek nižší poptávku po dopravních službách v podobě snížení počtu cestujících, či snížení poptávky po přepravě zboží a různých komodit.	střednědobé až dlouhodobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	D	ÚPD Jihomoravského kraje i města Brna čelí častým soudním sporům a přezkumům. Investorům se dlouhodobě nedaří realizovat řadu záměrů a získávat pro jejich realizace potřebná povolení. V posledních 10 letech došlo k realizaci pouze části plánovaných záměrů. Zejména plánovaný rozvoj území v oblasti Černovické Terasy a Letiště Tuřany je předmětem častých nesouhlasů občanských sdružení a samospráv.	II	Dopad na efektivitu projektu má realizace těch záměrů v území, které jsou přímo dotčeny vedením železniční infrastruktury a uvažovanou realizací nových železničních zastávek. V tomto ohledu má největší vliv uvažovaný rozvoj území Trnitá-Heršpická, uvažovaný rozvoj oblasti Černovické Terasy a uvažovaný rozvoj oblasti Letiště - Tuřany. V případě nedosažení předpokládaného rozvoje území dojde k nižší poptávce po železniční dopravě a k nižšímu vytížení nových železničních zastávek.	DII	Významně zkvalitnit projektovou a majetkoprávní přípravu staveb, dát nejvyšší prioritu vytvoření a schválení nového ÚP SMB a dále ZUR JMK	SMB + JMK	CI
1.2		Přepravní výkony osobní dopravy	Nebude dosažena očekávaná ekonomická úroveň a výkonnost, dojde ke zvýšení úrovně nezaměstnanosti.		střednědobé až dlouhodobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Po konci pandemie COVID-19 a stabilizaci cen energetických komodit, jejichž cena vzrostla v důsledku ruské agrese v Ukrajině, dochází k postupnému oživování ekonomické aktivity. Z dlouhodobého hlediska jsou jednotlivé ukazatele stabilní, či mírně rostoucí.	I	Dopady výkyvů ekonomiky se do dopravního systému zpravidla promítly ve snížené poptávce po dopravě v případě poklesu a ve zvýšené poptávce po dopravě v případě nárůstu. Negativní dopady poklesu poptávky se dle historických zkušeností neprotíhají příliš významně do poptávky po dopravě a to jak z hlediska výše propadu, tak z hlediska délky trvání tohoto stavu. Během hodnotícího období tak může docházet k poklesům poptávky, ale tyto poklesy nebudou dlouhodobého charakteru a nebudou zásadní, aby byla ohrožena efektivita projektu.	CI			CI
1.3		Přepravní výkony osobní dopravy	Nebude dosažen očekávaný demografický vývoj, bude docházet ke stagnaci, či snížení počtu obyvatel.		dlouhodobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	A	Z dlouhodobého hlediska je demografický vývoj města Brna spolu s jeho aglomerací stabilní, či mírně rostoucí. Vliv na poptávku po dopravě má zejména efekt suburbanizace, jehož pokračování lze očekávat i do budoucna. Ke snižování osídlení dochází v okrajových oblastech Jihomoravského kraje, kde lze tento trend očekávat i do budoucna. Tento vliv je však na projekt velmi nepatrný.	II	Demografický vývoj a změny v osídlení území lze očekávat různý podle atraktivity konkrétních lokalit. V některých oblastech Jihomoravského kraje docházelo a do budoucna bude docházet ke snižování osídlení. Jedná se však o lokality, které jsou zpravidla v okrajových oblastech Jihomoravského kraje a přímá souvislost s tímto projektem není. Docházet může k nižšímu zatížení některých konkrétních železničních linek, v součtu ale tento dopad nebude významný a neohroží efektivitu projektu.	AII			AII
1.4		Přepravní výkony osobní dopravy	Dojde ke změně dopravního chování obyvatel v podobě snížení potřeby jejich mobility.		střednědobé až dlouhodobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Vývoj informačních systémů v posledních letech ovlivnil dopravní chování obyvatel. Okamžitá dostupnost informací a vývoj mobilních aplikací postupně ovlivňuje potřebu mobility. Jako příklady lze uvést postupné rozšiřování služby UBER, elektronické bankovníctví, online nákupy, možnosti práce z domova u kancelářských profesí a podobně. Pro společnost obecně je doprava časovým a finančním nákladem a vždy docházelo a v budoucnu docházet bude k hledání takových prostředků, které náročnost dopravy budou snižovat.	II	Omezení potřeb mobility obyvatel představuje potenciální negativní dopad v podobě snížení poptávky. Tento dopad by následně byl celoplošný ve všech dopravních systémech. Dle vývoje posledních let se ukazuje, že přestože docházelo k významnému rozvoji nových technologií a jejich uplatnění v řadě lidských činností, představuje tento jev pouze nevýznamný dopad na poptávku po dopravě.	BII			BII
1.5	Nedojde k předpokládanému rozvoji související dopravní infrastruktury	Investiční náklady	Nebude dokončena včasná realizace staveb na související železniční síti a tyto stavby nebudou uvedeny včas do provozu.	Nebude dosaženo kvalitní dopravní nabídky, která by odpovídala výhledovým přepravním potřebám. Bude docházet k přetěžování částí jednotlivých dopravních sítí, bude docházet k vyššímu počtu kongescí a ke zvýšení nehodovosti. Dopravní systém tak bude méně efektivní, nespolehlivý a dosahovaná přepravní poptávka bude nižší.	krátkodobé až střednědobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	E	Související stavby na železniční síti mají schválené studie proveditelnosti, či investiční záměry, priority jejich realizace a zdroje financování jsou zakotveny v příslušných strategických dokumentech ČR a politik EU a mají až na výjimky oporu v platných ÚPD. Rizikem jejich opožděné realizace, v krajním případě nezahájení jejich realizace jsou obstrukce a námitky občanských sdružení a samospráv v procesu projektové přípravy. Toto riziko aktuálně nastává u projektové přípravy Modernizace trati Brno - Přerov a projekty rychlých spojení.	III	Realizace souvisejících železničních staveb umožní zavedení kvalitnějších provozních konceptů železniční osobní dopravy a nákladní dopravy v podobě zavedení nových linek, zkrácení stávajících jízdních dob, zkrácení intervalů linek, či lepší dopravní obsluhu území novými zastávkami. Pokud nedojde k realizaci souvisejících staveb, nebude dosaženo odpovídající dopravní nabídky. Tento jev se pak promítne negativně ve snížené poptávce po železniční dopravě. Toto riziko bylo již eliminováno u probíhajících nebo dokončených staveb (elektrizace do Zastávky u Brna, Hustopečí, Židlochovice), ale trvá u projektu směr Přerov, Kyjov a VRT. Projekt umožní zavedení čtenější železniční dopravy a zkrácení jízdních dob, což se výrazně promítá ve zvýšené poptávce po dopravě. Uspokojení této poptávky je jedním z hlavních benefitů projektu, Realizace uvedené stavby je naprosto nezbytná pro zajištění ekonomické životaschopnosti projektu, nicméně i při jen dílčí realizaci souvisejících staveb v souběhu se ZP ŽUB by stavba byla provozovatelná a funkční.	EIII	Důraz na přípravu prioritních projektů, personální zajištění investorských složek SŽ	MD + Správa železnic	DII
1.6		Investiční náklady	Nebude dokončena včasná realizace staveb na související dálniční a silniční síti a tyto stavby nebudou uvedeny včas do provozu.		krátkodobé až střednědobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	E	Související stavby na dálniční a silniční síti jsou v různém stavu připravenosti. Dálniční stavby na území Jihomoravského kraje bývají často napadány občanskými sdruženími a samosprávami již ve fázi stabilizace tras v ÚPD. V minulých letech nebylo dosaženo očekávaného pokroku v přípravě a realizace staveb D43, D52, VMO a dalších. V případě stabilizace tras v ÚPD lze předpokládat obstrukce a námitky občanských sdružení a samospráv v navazujících procesech projektové přípravy.	II	Dopad na funkčnost a efektivitu projektu má realizace těch dálničních a silničních staveb, které jsou přímo územně a provozně spjaté s projektem. Jedná se o realizaci VMO, Bratislavské radiály a dalších staveb v území Jihovýchodně od centra města Brna. V případě, že uvedené stavby nebudou uvedeny do provozu, nedojde k přesunu dopravy z jiných komunikací, zejména z vnitřního městského okruhu. Tyto komunikace pak mohou být přetíženy, může docházet ke zvýšené četnosti kongescí a tím nedosažení očekávané úrovně poptávky.	EII	Zřízení pracovních skupin na úrovni MD a ŘSD pro plynulou projektovou přípravu souvisejících staveb	MD + ŘSD	DII
1.7		Investiční náklady	Nebude dokončena včasná realizace staveb na související síti městských pozemních komunikací a tyto stavby nebudou uvedeny včas do provozu.		krátkodobé až střednědobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	E	Související stavby městských pozemních komunikací spočívají zejména v rekonstrukcích stávajících ulic, úpravách křižovatek a v omezené míře ve výstavbě nové infrastruktury. Jednotlivé stavby bývají často napadány občanskými sdruženími a samosprávami. Důvodem častých sporů bývají protichůdné požadavky obyvatel, řidičů, chodců, cyklistů a obecně zájmových a politických skupin na urbanistické a dopravní řešení uličních prostor.	III	Dopad na funkčnost a efektivitu projektu má realizace těch staveb městských pozemních komunikací, které jsou přímo územně a provozně spjaté s projektem. V tomto případě se jedná zejména o realizaci výstavby nových pozemních komunikací v oblasti Trnitá - Heršpická a Nové městské třídy. V případě, že uvedené stavby nebudou uvedeny do provozu, nebude dosažena kvalitní dopravní obsluha lokality hlavního nádraží a bude snížena efektivita a funkčnost projektu.	EIII	Zřízení Grémia pro zajištění přípravy a realizace souvisejících staveb městské infrastruktury	SMB	DIII

1.8		Investiční náklady	Nebude dokončena včasná realizace staveb na síti dopravní infrastruktury městské hromadné dopravy a tyto stavby nebudou uvedeny včas do provozu.		krátkodobé až střednědobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	D	Související stavby městské hromadné dopravy představují realizaci tramvajových a trolejbusových tratí, autobusových zastávek a dopravních terminálů. Jednotlivé záměry jsou v různém stavu projektové přípravy od fáze zanesení záměrů do územních plánů po proces zpracování dokumentace pro stavební povolení. V procesu projektové přípravy dochází k problémům s plněním technických a hygienických limitů, zajištěním finančních prostředků pro realizaci a k obstrukcím a námitkám občanských sdružení a samospráv. Přestože řada strategických a rozvojových dokumentů města v minulosti uvažovala s realizací řady těchto záměrů, byly v posledních cca 15 letech prováděny zpravidla jen celkové rekonstrukce stávajících komunikací včetně infrastruktury MHD nebo byla realizována pouze drobná rozšíření (dílcí prodloužení a propojení) stávající infrastruktury. Největší komplikace lze v tomto ohledu očekávat u projektu výstavby Nové městské třídy, jelikož vůči ní panuje dlouhodobý nesouhlas příslušné městské části, samosprávy města i místních obyvatel, neboť vyžaduje asanaci celých uličních front.	IV	Dopad na funkčnost a efektivitu projektu má realizace těch staveb infrastruktury městské hromadné dopravy, které jsou přímo územně a provozně spjaté s projektem. V tomto případě se jedná zejména o realizaci projektu tramvajových tratí přímo obsluhujících hlavní nádraží a trolejbusové trati v Nové městské třídě. V případě, že uvedené stavby nebudou uvedeny do provozu, nebude dosažena kvalitní dopravní obsluha lokality hlavního nádraží a bude snížena efektivita a funkčnost projektu.	DIV	Zřízení Grémia pro zajištění přípravy a realizace souvisejících staveb městské infrastruktury	SMB + DPMB	CIV
1.9	Nebude dosažena dostatečná kvalitativní úroveň nabídky veřejné dopravy	Přepravní výkony osobní dopravy	Nebude zajištěna kvalitní nabídka spojů železniční dopravy v podobě odpovídajícího linkového vedení, intervalů spojů a jízdních dob.	Nedojde k naplnění předpokládaného provozního konceptu a tedy i k dosažení předpokládaného přepravního zatížení. Případně dojde ke snížení atraktivity veřejné dopravy zdražením jízdného, či nekvalitním provázáním jednotlivých dopravních systémů, což rovněž povede ke snížení přepravní poptávky.	krátkodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Výhledové koncepte železniční dálkové i regionální dopravy jsou zaneseny v plánech dopravní obslužnosti, a ty jsou postupně naplňovány. Navíc jsou postupně nasazovány spoje dálkové dopravy provozované na komerční riziko dopravce. Zároveň je postupně obnovován vozový park jak v dálkové, tak i regionální dopravě. Rizikem nedosažení výhledové úrovně dopravní nabídky může být nedostatek finančních prostředků, či snížení společenské a politické podpory veřejné dopravy. V roce 2020 byla schválena koncepte veřejné dopravy vládou ČR. Rizikem nedosažení výhledové koncepte železniční dálkové a regionální dopravy je rovněž nedokončení realizace souvisejících železničních staveb a jejich neuvedení do provozu. Toto riziko je popsáno a hodnoceno samostatně.	IV	Kvalita nabídky železniční osobní dopravy má výrazný vliv na poptávku. V případě, že nebude dosaženo dostatečné kvalitativní úrovně nabídky, bude snížena efektivita projektu, v krajním případě výrazně, zejména v případě nezavedení nových dálkových a regionální spojů na trati Brno - Přerov.	BIV	Striktní dodržování vládní koncepte veřejné dopravy v procesu objednávání veřejné dopravy	MD + JMK + KORDIS JMK	BIII
1.10		Přepravní výkony osobní dopravy	Nebude zajištěna kvalitní nabídka spojů dálkové a regionální autobusové dopravy v podobě odpovídajícího linkového vedení, intervalů spojů a jízdních dob.		krátkodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Výhledové koncepte dálkové i regionální autobusové dopravy jsou zaneseny v plánech dopravní obslužnosti, a ty jsou postupně naplňovány. U dálkové autobusové dopravy lze předpokládat u některých relací postupný útlum v souvislosti se zvyšováním kvality železniční dálkové dopravy. Zároveň i regionální autobusové dopravy lze očekávat u některých relací útlum, či reorganizaci v souvislosti se zvýšením kvality regionální železniční dopravy. Vozový park je moderní a na vysoké úrovni. Postupnými soutěžení na provozování regionální autobusové dopravy je adekvátně obměňován. Rizikem nedosažení výhledové úrovně dopravní nabídky může být nedostatek finančních prostředků, či snížení společenské a politické podpory veřejné dopravy.	II	Nabídka dálkové a regionální autobusové dopravy je relevantní pro tento projekt pouze tam, kde dochází k souběhům se železniční dopravou, či provázanosti s železniční dopravou. Pokud nebudou zrušeny některé autobusové spoje a ty nahrazeny železničními, či pokud nebude dosaženo předpokládané provázanosti těchto druhů dopravy, dojde ke snížení poptávky a tím i ke snížení efektivitu projektu.	BII	Zřízení koordinační skupiny pro dálkovou a regionální autobusovou dopravu související s ŽUB	MD + JMK + KORDIS JMK	AI
1.11		Přepravní výkony osobní dopravy	Nebude zajištěna kvalitní nabídka spojů městské hromadné dopravy v podobě odpovídajícího linkového vedení, intervalů spojů a jízdních dob.		krátkodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Výhledová koncepte městské hromadné dopravy není jasně definována v žádném strategickém dokumentu. Nejsou známy výhledové záměry úprav linkového vedení, rozvoje vozového parku a konkrétních parametrů záměrů rozvoje infrastruktury MHD. V minulých letech byla rozvíjena koncepte MHD postupnými dílčími úpravami linkového vedení, intervalů linek a docházelo k dílčí obměně vozového parku. Rizikem v tomto ohledu je, že stanovené předpokládané úpravy koncepte MHD pro jednotlivé varianty a časové horizonty nemusí být realizovány, mohou být realizovány ve zhoršených parametrech, či může být realizována odlišná koncepte MHD.	IV	Nabídka spojů městské hromadné dopravy je relevantní pro tento projekt v oblasti lokality hlavního nádraží a centra města Brna, v omezené míře v ostatních částech města Brna. Pokud nebude dosaženo adekvátně kvalitní dopravní nabídky v podobě funkčního linkového vedení, dostatečných intervalů jednotlivých linek, atraktivních jízdních dob a nasazení odpovídajícího vozového parku, bude docházet ke zhoršení celkové kvality MHD a tím ke snížení poptávky a efektivitu projektu, v krajním případě k nefunkčnosti projektu. Řada předpokládaných úprav v koncepci MHD souvisí s realizací staveb městských pozemních komunikací a staveb infrastruktury MHD. Toto riziko je popsáno a hodnoceno samostatně.	CIV	Zřízení koordinační skupiny pro MHD související s ŽUB	SMB + DPMB + KORDIS JMK	BIII
1.12		Přepravní výkony osobní dopravy	Nebude zajištěna dostatečná tarifní a provozní integrace jednotlivých systémů veřejné dopravy, či bude výrazně zdraženo jízdné ve veřejné dopravě.		krátkodobé až střednědobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	A	Na území Jihomoravského kraje je provozován IDS JMK od roku 2004. Současný stav integrace veřejné dopravy je na vysoké úrovni. Tarifní politika v regionální dopravě je stabilní a v dálkové dopravě je z důvodu výrazné konkurence autobusových a železničních dopravců příznivá. Rizikem může být nezajištění dostatečné úrovně tarifní a provozní integrace v případě dálkové dopravy, který může být provozována ve výhledu zcela bez veřejných dotací a bez povinnosti uznávat jízdné IDS JMK, či jiné sítové jízdné.	I	Nedosažení požadované úrovně tarifní a provozní integrace a případné výrazné zdražení jízdného bude mít za následek snížení poptávky. Vliv těchto faktorů na změnu je nízký. Výrazný vliv by mělo případné zrušení IDS JMK, či výrazné zdražení jízdného. Tyto extrémní situace jsou však téměř nerealné.	AI			AI

Rizika návrhu projektu

Referenč ní číslo rizika	Riziko	Ovlivněná proměnná	Příčiny	Negativní dopad	Časová povaha rizika	Vliv na cash flow	Pravděpod obnost (P)	Odůvodnění hodnoty P	Závažnost (S)	Odůvodnění hodnoty S	Úroveň rizika	Opatření na prevenci a zmírnění	Vlastník	Zbytkové riziko
2.1	Návrh se během realizace nebo po realizaci ukáže jako technicky nebo urbanisticky nekvalitní	Investiční náklady	Volba nevhodné technologie pro budování podzemních staveb, protože geologické podmínky budou jiné než předpokládané	Možné prodloužení doby výstavby, zvýšení investičních nákladů	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	B	Geologické poměry v dané lokalitě jsou složité, lze však předpokládat, že v procesu přípravy proběhnou důkladné průzkumy a zpracovatel návrhu podzemních staveb bude dostatečně kvalifikovaný. Proto je riziko zvolení nevhodné technologie málo nepravděpodobné.	II	Případné změny technologií výstavby podzemních staveb za chodu stavby mohou zvýšením investičních nákladů zmenšit veřejný prospěch, mají však jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	BII	Zadání přípravy a realizace kvalifikovanému zhotoviteli	Správa železnic	All
2.2		Investiční náklady	Nedostatečný průzkum lokality vlivem podcenění požadovaného rozsahu a kvality podkladů pro projektové práce (stavebně-technické, geologické, pasporty síťi, urbanistické a další)	Nutnost dodatečných změn řešení projektu. Zdržení přípravy a navýšení nákladů projektu	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	B	Stavba tvoří v celém svém rozsahu poměrně komplexní celek a je exponována na značně rozlehlém území. Může dojít k jistému podcenění průzkumu v některých částech, je to však vyhodnoceno jako nepravděpodobné.	II	Dodatečné změny technického řešení z důvodu nedostatečných průzkumů mohou zvýšením investičních nákladů zmenšit veřejný prospěch, mají však jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	BII	Požadavek na provedení důkladných průzkumů bude součástí zadávacích podmínek dalších projektových stupňů	Správa železnic	AI
2.3		Investiční náklady	Dosahované hodnoty vibrací a hluku budou vyšší než se předpokládalo. Vyšší rozsah provozu	Nutnost zřízení dodatečných opatření. Zdržení přípravy a navýšení nákladů projektu.	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	B	Rozsah a způsob navrhovaných hlukových opatření se může po kontrolních měřeních lokálně ukázat jako nedostatečný. S ohledem na to, že se budou zpracovávat hlukové studie a také s ohledem na zkušenosti zadavatele s obdobnými stavbami je to však nepravděpodobné.	III	Důsledky překročení hlukových norem mohou vyvolat rozsáhlá technická opatření s velkými finančními dopady. Nápravné akce jsou náročné, ale mohou problém vyřešit.	BIII	Požadavek na zpracování hlukových studií kvalifikovaným zhotovitelem bude uveden v zadávacích podmínkách dalších projektových stupňů	Správa železnic	All
2.4		Investiční náklady	Chyby v technickém a urbanistickém návrhu. Chybné zadání či vypracování technického řešení. Nutnost změn koncepce řešení	Nutnost dodatečných změn řešení projektu. Zdržení přípravy a navýšení nákladů projektu	krátkodobé až střednědobé	Vyšší náklady v realizační a provozní fázi projektu	B	S ohledem na to, že podstatná část stavby se nachází v dynamicky se rozvíjejícím intravilánu, může dojít k tomu, že některé její části se po realizaci budou jevit jako technicky či urbanisticky chybně navržené. Je to však nepravděpodobné, protože technicky a urbanistický návrh celé stavby bude řešen víceetapově, bude v procesu návrhu podrobně projednáván a opakovaně připomínkován. Návrh v ZP byl navíc proti SP dpracován, což snížilo rizika případně dopravně technologické poddimenzovanosti projektu.	III	Dodatečné změny architektonického či urbanistického řešení mohou mít rozsáhlé konsekvence s velkými finančními dopady. Nápravné akce jsou náročné, ale mohou problém vyřešit.	BIII	Zřízení koordinační skupiny pro urbanisticko-architektonické řešení související s ŽUB. Budou zadány odborné oponentury.	Správa železnic + SMB	All
2.5		Investiční náklady	Zjištěné nedostatečné parametry zabezpečovacích systémů, nesoulad s aktuálními požadavky na ERMTS/ETCS	Nutnost dodatečných změn řešení projektu. Zdržení přípravy a navýšení nákladů projektu	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	A	Proces návrhu rychle se rozvíjejících technologií (např. zabezpečovací zařízení) může jistým způsobem zaostávat za jejich vývojem, návrhovými normami a předpisy. Je to však velmi nepravděpodobné, protože návrh bude zpracován kvalifikovaným zpracovatelem a bude několikastupňově připomínkován odbornými orgány.	II	Dodatečnými změnami a úpravami technologií dojde k mírnému zmenšení veřejného prospěchu s minimálními vlivy na dlouhodobé výsledky.	All	V rámci přípravy stále zohledňovat vývoj nových technologií a aktuální stav norem a vyhlášek.	Správa železnic	AI
2.6	Výhledová koncepce rychlých spojení nebude realizována, nebo bude odlišná od předpokládané	Investiční náklady	Změna koncepce rychlých spojení. Realizace rychlých spojení v odlišné podobě.	Zmaření části investice. Případně nutná změna realizovaného technického řešení projektu	střednědobé až dlouhodobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Koncepce RS zahrnuje systém konvenční dálkové železniční dopravy a vysokorychlostní dálkové železniční dopravy. Koncepce rychlých spojení je v ČR již vytvořena, nicméně její naplnění je složité a časově náročný proces, přičemž nelze zcela vyloučit změny (zejména v harmonogramu). Proto je pravděpodobnost tohoto rizika vyhodnocena jako zhruba vyrovnaná jak pro případnou změnu koncepce konvenční dálkové železniční dopravy, tak i pro případnou změnu koncepce vysokorychlostní dálkové železniční dopravy.	II	Dopad změny systému konvenční dálkové železniční dopravy bude potenciálně vyvolávat nutnost změny technického řešení, což se může projevit delší dobou přípravy projektu a zvýšením investičních nákladů. Dopad změny systému vysokorychlostní dálkové železniční dopravy se rovněž může projevit prodloužením projektové přípravy a zvýšením investičních nákladů na budování infrastruktury VRT.	BII	Intenzivní komunikace mezi investory rychlých spojení (SŽ SSVRT) a ŽUB (SŽ SSV a SMB).	Správa železnic + MD	BII
2.7	Návrh nebude v souladu s ostatními záměry jiných subjektů v lokalitě	Investiční náklady	Nesoulad mezi záměry různých investorů. Nedostatečná koordinace s jinými stávajícími a plánovanými záměry v území	Nutnost dodatečných změn řešení projektu. Zdržení přípravy a navýšení nákladů projektu	střednědobé až dlouhodobé	opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Stavba je realizována na území dynamicky se rozvíjejícího velkého města s hustou dopravní a energetickou infrastrukturou. I přesto, že v procesu dalšího návrhu bude koordinace s jinými stavbami bedlivě sledována, hodnotíme riziko jako pravděpodobné.	III	Nekvalitní koordinace záměrů různých investorů může vyvolat rozsáhlá technická opatření s velkými finančními dopady. Dojde ke zmenšení veřejného prospěchu ve středně až dlouhodobé perspektivě. Jako příklad lze uvést potenciální komplikace při koordinaci výstavby ŽUB s výstavbou velkého městského okruhu.	BIII	Zřízení Grémia pro zajištění přípravy a realizace souvisejících staveb městské infrastruktury.	Správa železnic + SMB	All
2.8		Investiční náklady	Dodatečné požadavky účastníků řízení a municipalit na technické, urbanistické nebo architektonické řešení. Požadavky na vyšší prostupnost infrastruktury nebo jiné lokální dopady řešení projektu.	Nutnost dodatečných změn řešení projektu. Zdržení přípravy a navýšení nákladů projektu	krátkodobé až střednědobé	opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Velké dopravní stavby bývají často napadány občanskými sdruženími. Samosprávy dotčených municipalit využívají často takovýchto staveb k požadavkům na další vyvolané záměry. Samosprávy a jejich požadavky jsou navíc proměnné v časovém rámci jednotlivých volebních období a jsou mnohdy pod tlakem obecně zájmových a politických skupin na urbanistické a dopravní řešení uličních prostor.	III	Dodatečné požadavky dalších účastníků procesu mohou vyvolat rozsáhlá technická opatření s velkými finančními dopady. Nápravné akce jsou náročné, ale mohou problém vyřešit.	CIII	Maximální otevřenost vůči místním částem a samosprávám, zaangažování do procesu návrhu.	Správa železnic	BII
2.9	Nedostatečný odhad investičních nákladů	Investiční náklady	Chybný odhad vývoje cen stavebních prací. Chybný odhad nezbytného rozsahu prací a vyvolaných staveb.	Navýšení investičních nákladů	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	C	Vývoj let 2020 - 2023 ukázal, že ani ČR není vůči vyšší inflaci zcela imunní. Riziko změny rozsahu prací je spojené s nutnými řízeními (EIA, povolení záměru) a jednáními.	III	Dojde k mírnému zmenšení veřejného prospěchu s minimálními vlivy na dlouhodobé výsledky. Změna nákladů na vyvolané a související akce se negativně projeví v nákladech, příp. i termínu dokončení.	CIII	Řádné projednání akce s dotčenými subjekty včas	Správa železnic	CII
2.10	Návrh bude v kolizi s památkově chráněnými objekty	Investiční náklady	Kolize s objekty památkové ochrany dle dnešního stavu. Změna rozsahu památkově chráněných objektů v řešené lokalitě, změna požadavků orgánů památkové péče, opomenutí v procesu návrhu.	Nutnost dodatečných změn řešení projektu. Zdržení přípravy a navýšení nákladů projektu	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	A	Úpravou řešení ze SP na ZP došlo k odstranění zásahu do památkově chráněného areálu Masné burzy a jatek. Jediné objekty požívající památkové ochrany, kterých se stavba přímo dotýká, tak jsou stávající hlavní nádraží (výpravní budova, přístřešky, nástupiště, pošta atd.) a okolní železniční mosty.	II	Dodatečně respektování ochrany památkově chráněných objektů, které nebyly známy v procesu přípravy, může vyvolat rozsáhlá technická opatření s velkými finančními dopady. Nápravné akce jsou náročné, ale mohou problém vyřešit.	All			All

Administrativní rizika a rizika výběru dodavatele

Referenč ní číslo rizika	Riziko	Ovlivněná proměnná	Příčiny	Negativní dopad	Časová povaha rizika	Vliv na cash flow	Pravděpod obnost (P)	Odůvodnění hodnoty P	Závažnost (S)	Odůvodnění hodnoty S	Úroveň rizika	Opatření na prevenci a zmírnění	Vlastník	Zbytkové riziko
3.1	Rizika spojená s přijímáním nových územně plánovacích dokumentací	Investiční náklady	Nedodržení zákonných postupů při přijímání změn. Politizace věcných a odborných otázek.	Zdržení přípravy projektu. Změna koncepce a parametrů řešení projektu. V krajním případě nemožnost realizace projektu.										
3.1 .a	<i>Zpoždění přijetí nové ÚPD</i>				střednědobé až dlouhodobé	opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Územně plánovací dokumentace tak velkého územního celku, jakým je SMB, bude předmětem velkého množství více či méně oprávněných připomínek, napadání, odvolávání se a také případných obstrukcí ze strany občanských iniciativ.	III	Zdržení přípravy projektu vyvolá zmenšení dosaženého veřejného prospěchu. Finančně se projeví negativně ve středně až dlouhodobé perspektivě.	CIII	Zřízení Grémia pro zajištění přípravy a realizace ŽUB ve vybrané variantě	Správa železnic+S MB+J MK+MD	BIII
3.1 .b	<i>Přijetí jiné než očekávané podoby ÚPD</i>				střednědobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Vývoj návrhu územně plánovací dokumentace může být závislý mj. i na politických rozhodnutích subjektů, které se v dnešní době nepodílí na řízení města a tvorbě ÚPD. Tyto subjekty mohou prosazovat zcela odlišnou představu o vývoji města a jeho prioritách.	III	Naplnění tohoto rizika způsobí ztrátu primárních funkcí projektu. Nápravné akce nezabrání velkým finančním ztrátám.	CIII	Zřízení Grémia pro zajištění přípravy a realizace ŽUB ve vybrané variantě	Správa železnic+S MB+J MK+MD	BIII
3.1 .c	<i>Nepřijetí očekávané nové ÚPD a neplatnost územního plánu města Brna</i>				střednědobé až dlouhodobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Z důvodu případných prodlev, obstrukcí, koncepčních neshod a dalších procesů nemusí dojít k přijetí nové územně plánovací dokumentace vůbec.	IV	Naplnění tohoto rizika může způsobit ztrátu primárních funkcí projektu. Nápravné akce nezabrání velkým finančním ztrátám.	BIV	Zřízení Grémia pro zajištění přípravy a realizace ŽUB ve vybrané variantě	Správa železnic+S MB+J MK+MD	AIV
3.2	Rizika spojená s nezbytnými správními rozhodnutími (EIA, povolení záměru)	Investiční náklady	Nezajištění potřebných podkladů pro vydání rozhodnutí. Nedodržení zákonných postupů při vydání rozhodnutí.	Zdržení přípravy projektu. Změna koncepce a parametrů řešení projektu.										
3.2.a	<i>Pozdější získání jednotlivých rozhodnutí</i>				střednědobé	opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Proces EIA, řízení o povolení záměru budou předmětem velkého množství více či méně oprávněných připomínek, napadání, odvolávání se a také případných obstrukcí ze strany občanských iniciativ. Na základě dosavadních zkušeností pravděpodobné.	III	Prodloužení doby přípravy projektu a odsun začátku realizace budou mít za následek zmenšení dosaženého veřejného prospěchu.	CIII	Zřízení Grémia pro zajištění přípravy a realizace ŽUB ve vybrané variantě	Správa železnic+S MB+J MK+MD	BIII
3.2.b	<i>Napadání rozhodnutí veřejností</i>				krátkodobé až střednědobé	opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	D	Na základě dosavadního průběhu územního řízení ŽUB a jasně definovaných postojů občanských iniciativ velmi pravděpodobné. Proti SP pravděpodobnost uvažována nižší vzhledem k již nyní aktivnímu přístupu SMB (web, výstavby...).	III	Prodloužení doby přípravy projektu a odsun začátku realizace budou mít za následek zmenšení dosaženého veřejného prospěchu.	DIII	Cílená komunikace s veřejností. Například další provoz webových stránek a informační kanceláře, která bude komunikovat veřejnosti jednotný postoj SMB k vybrané variantě.	SMB + Správa železnic	CIII
3.3	Rizika spojená se zadávacími řízeními	Investiční náklady	Chybné postupy zadavatele. Obstrukce uchazečů o veřejné zakázky.	Zdržení přípravy a realizace projektu.	krátkodobé až střednědobé	opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Stavba je investičně náročná a i při rozdělení na části bude pro uchazeče představovat velmi významnou stavební zakázku. Lze očekávat odvolání proti výsledku výběrového řízení. Rizika spojená se zadáním ZP byla eliminována interním zpracováním této dokumentace na SŽ O9.	II	Pozdržením zahájení realizace z těchto důvodů může dojít ke zmenšení veřejného prospěchu, bude to však mít jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	BII	Kvalifikovaně sepsané zadávací podmínky. Využití zkušeností s obdobnými projekty v rámci EU	Správa železnic	BI

Rizika výkupu pozemků

Referenční číslo rizika	Riziko	Ovlivněná proměnná	Příčiny	Negativní dopad	Časová povaha rizika	Vliv na cash flow	Pravděpodobnost (P)	Odůvodnění hodnoty P	Závažnost (S)	Odůvodnění hodnoty S	Úroveň rizika	Opatření na prevenci a zmírnění	Vlastník	Zbytkové riziko
4.1	Včasně nezískání pozemků a práv k nim	Investiční náklady	Nesouhlas majitelů pozemků s výkupem pozemků a jiných závazků. Nedostatečná právní regulace v ČR pro majetkoprávní přípravu.	Zdržení přípravy a realizace projektu	krátkodobé až střednědobé	opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Výkupy pozemků pro účely zejména novostaveb přeložených tratí jsou náročným procesem s velkou pravděpodobností průtahů.	IV	Pozdržením zahájení realizace z důvodu včasného nezískání pozemků může dojít ke zmenšení veřejného prospěchu, bude to však mít jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	CIV	Včasně zahájení majetkoprávní přípravy. Zřízení pracovní skupiny pro majetkoprávní přípravu ŽUB	Správa železnic + MD	BIV
4.2	Změna výše hodnoty vykupovaných pozemků	Investiční náklady	Změny právní regulace v ČR pro majetkoprávní přípravu. Změna cen pozemků.	Zvýšení investičních nákladů projektu.	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	B	Právní systém v oblasti majetkového práva je v ČR dlouhodobě stabilní, ceny půdy a pozemků na území Brna by neměly v době přípravy stavby významně kolísat.	II	Vyšší než předpokládané ceny pozemků zvýší inv.náklady a zmenší veřejný prospěch, mají však jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	BII		-	BII

Rizika výstavby

Referenč ní číslo rizika	Riziko	Ovlivněná proměnná	Příčiny	Negativní dopad	Časová povaha rizika	Vliv na cash flow	Pravděpod obnost (P)	Odůvodnění hodnoty P	Závažnost (S)	Odůvodnění hodnoty S	Úroveň rizika	Opatření na prevenci a zmírnění	Vlastník	Zbytkové riziko
5.1	Neočekávané archeologické nálezy a požadavky památkové ochrany	Investiční náklady	Podcenění projektové přípravy. Změna postoje složek památkové péče.	Zdržení přípravy a realizace projektu. Zvýšení investičních nákladů projektu.	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	D	Území stavby je historicky dlouhodobě osídleno již od raného středověku, archeologicky je sice prozkoumáno a zhodnoceno, nicméně v místech plánovaných novostaveb tratí je zhruba vyrovnaná pravděpodobnost nálezů.	II	Pozdržením realizace a zvýšením IN z těchto důvodů může dojít ke zmenšení veřejného prospěchu, bude to však mít jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	DII	Zadání předběžných archeologických rešerší a případně průzkumů již ve stadiu přípravy	MD + Ministerstvo kultury	BII
5.2	Zhoršené geologické a hydrogeologické podmínky a vznik mimořádných jevů během realizace, vysoká spodní voda - čerpání	Investiční náklady	Nedostatečné průzkumy v dané lokalitě. Objektivně neočekávatelné vlivy v území	Zdržení přípravy a realizace projektu. Zvýšení investičních nákladů projektu.	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	D	Geologické podmínky lokality stavby jsou poměrně složité, vznik anomálií nelze vyloučit.	II	Pozdržením realizace a zvýšením IN z těchto důvodů může dojít ke zmenšení veřejného prospěchu, bude to však mít jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	DII	Zajištění kvalitního geologického průzkumu ve fázi přípravy	Správa železnic	BII
5.3		Investiční náklady	Nedostatečně kvalitní geologické a statické průzkumy v případě tunelových staveb vysokorychlostních tratí	Zdržení přípravy a realizace projektu. Zvýšení investičních nákladů projektu.	střednědobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	C	Geologické podmínky území, jimiž prochází navrhované trasy vysokorychlostních tratí jsou složité a v případě realizace tunelových staveb mohou být příčinou komplikací při realizaci projektu.	III	Případné geologické a statické problémy zjištěné při realizaci tunelových staveb mohou výrazně zkomplikovat harmonogram realizace a mohou vést ke zvýšení investičních nákladů.	CIII	Zajištění kvalitního geologického průzkumu ve fázi přípravy	Správa železnic, MD, JMK, SMB	BII
5.4	Nedostatečná finanční, odborná a materiální úroveň dodavatele	Přepravní výkony osobní dopravy	Nevhodné vymezení kvalifikačních předpokladů pro realizaci stavby, nevymáhání ze strany investora	Zdržení realizace projektu. Nízká kvalita provedených prací.	krátkodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Zhotovitel může využívat např. subdodávek firem s menšími zkušenostmi na podobně složitých stavbách.	II	Pozdržením realizace z těchto důvodů může dojít ke zmenšení veřejného prospěchu, bude to však mít jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	BII	Odpovídající kvalifikační požadavky v zadávacích podmínkách	Správa železnic	AI
5.5	Nedostatečná odborná úroveň investora	Investiční náklady	Nedostatečná odborná příprava technických specialistů investora	Zvýšení investičních nákladů stavby, nízká kvalita provedených prací.	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	A	S ohledem na výši a závažnost dané investice velmi nepravděpodobné.	II	Zvýšením IN z těchto důvodů může dojít ke zmenšení veřejného prospěchu, bude to však mít jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	AII	Technická a právní příprava personálu	Správa železnic	AI
5.6	Nedojde k včasné realizaci všech částí projektu	Přepravní výkony osobní dopravy	Zpoždění přípravy nebo výstavby dílčích částí projektu železniční infrastruktury. Nezajištění investorství pro některou část projektu v oblasti železniční infrastruktury.	Zdržení přípravy a realizace. V krajním případě nenaplnění provozního konceptu a nefunkčnost projektu.	krátkodobé až střednědobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Příprava může být zpožděna např. z důvodu rozšiřování náplně. Co se týká realizace, s ohledem na očekávané velmi komplikované stavební postupy, složitou etapizaci s množstvím podmiňujících milníků poměrně pravděpodobné.	II	Pozdržením realizace z těchto důvodů může dojít ke zmenšení veřejného prospěchu, bude to však mít jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	CII	Zřízení pracovních skupin na úrovni MD a GŘ Správy železnic pro plynulou projektovou přípravu souvisejících staveb	MD + Správa železnic	BII
5.7			Zpoždění přípravy nebo výstavby dílčích částí projektu městské infrastruktury. Nezajištění investorství pro některou část projektu v oblasti městské infrastruktury.		krátkodobé až střednědobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	D	U souvisejících "městských" staveb bude více různých investorů. Příprava může být zpožděna např. z důvodu rozšiřování náplně. Co se týká realizace, s ohledem na očekávané velmi komplikované stavební postupy, složitou etapizaci s množstvím podmiňujících milníků poměrně pravděpodobné.	IV	Zpoždění nebo nezahájení realizace předpokládaných částí městské infrastruktury bude mít za následek značné zmenšení veřejného prospěchu. Naplnění rizika způsobí ztrátu primárních funkcí železničního uzlu. Nebude možné zabránit vážným ekonomickým škodám.	DIV	Zřízení Grémia pro zajištění přípravy a realizace souvisejících staveb městské infrastruktury	SMB + DPMB + ŘSD	CIV
5.8	Neočekávané změny stavebních postupů a etapizace	Přepravní výkony osobní dopravy	Podcenění projektové přípravy. Změna požadavků ze strany dopravců, objednatelů dopravy, provozovatelů infrastruktury.	Prodloužení doby výstavby. Delší omezení dopravního provozu během výstavby.	krátkodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	S ohledem na komplikovanost a rozsáhlost stavby a členitost jejích stavebních postupů je poměrně pravděpodobné.	II	Prodloužením doby výstavby ŽUB může dojít ke zmenšení veřejného prospěchu, bude to však mít jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	CII	Zodpovědná příprava stavebních postupů již ve stupni DUR. Požadavky v zadávací dokumentaci	Správa železnic	BI
5.9	Neočekávaná stará ekologická zátěž	Investiční náklady a přepravní výkony osobní dopravy	Nedostatečné průzkumy. Neočekávané události.	Zdržení realizace. Navýšení investičních nákladů.	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	B	Systém železničních tratí na území města Brna je provozován místy již přes sto let. Lze očekávat pravděpodobné ekologické zátěže v podloží železničního spodku.	II	Prodloužením doby výstavby ŽUB a souvisejícím zvýšením IN může dojít ke zmenšení veřejného prospěchu, bude to však mít jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	BII	Zajištění kvalitního geologického průzkumu ve fázi přípravy	Správa železnic	AII

Provozní rizika

Referenční číslo rizika	Riziko	Ovlivněná proměnná	Příčiny	Negativní dopad	Časová povaha rizika	Vliv na cash flow	Pravděpodobnost (P)	Odůvodnění hodnoty P	Závažnost (S)	Odůvodnění hodnoty S	Úroveň rizika	Opatření na prevenci a zmírnění	Vlastník	Zbytkové riziko
6.1	Nebude zajištěno dostatečné kvalitní provozování infrastruktury	Náklady na provozuschopnost	Nedostatek finančních prostředků na zajištění provozuschopnosti infrastruktury. Zvýšená poruchovost dopravní infrastruktury a zvýšená nespolehlivost dopravního provozu	Nižší atraktivita nabízených dopravních služeb pro jejich uživatele. V důsledku toho nižší přepravní výkony.	dlouhodobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Finanční zajištění provozuschopnosti je v ČR dlouhodobě na dobré úrovni. U nově realizované stavby navíc nebude zapotřebí vysokých finančních objemů.	III	Nižší atraktivitou poskytovaných služeb dojde ke zmenšení veřejného prospěchu ve středně až dlouhodobé perspektivě.	BIII	Zajištění plynulého přísunu financí na provozuschopnost infrastruktury po dobu životnosti projektu	MD + SFDI + Správa železnic	AI
6.2	Nedostatečná technická a kvalitativní úroveň vozového parku	Náklady na provoz vlaků a přepravní výkony osobní	Nedostatek finančních prostředků na zajištění služby veřejné dopravy, či nedostatečná společenská a politická podpora veřejné dopravy	Nižší atraktivita nabízených dopravních služeb pro jejich uživatele. V důsledku toho nižší přepravní výkony.	krátkodobé až střednědobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	V ČR je dlouhodobě veřejná doprava společensky a politicky podporována a není důvod se domnívat, že se tento trend změní.	II	Nižší atraktivita způsobí mírné zmenšení veřejného prospěchu s minimálními vlivy na dlouhodobé výsledky.	BII		MD + JMK + KORDIS JMK	BII
6.3		Náklady na provoz MHD a přepravní výkony osobní dopravy			krátkodobé až střednědobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Veřejná doprava má v Brně a jeho okolí, potažmo v celém JMK dlouhodobě vysokou prioritu. Nelze očekávat tendenci k podfinancování.	III	Nižší atraktivita služeb MHD způsobí mírné zmenšení veřejného prospěchu s minimálními vlivy na dlouhodobé výsledky.	CIII	Zajistit dostatečnou politickou a rozpočtovou podporu pro zajištění kvalitního provozování městské hromadné dopravy	SMB + KORDIS JMK + DPMB	BII
6.4	Zhoršení předpokládaných dopadů na kvalitu dopravní nabídky během výstavby	Přepravní výkony osobní dopravy	Nedostatečné zajištění vylukových dopravních opatření	Nižší atraktivita nabízených dopravních služeb pro jejich uživatele. V důsledku toho nižší přepravní výkony.	krátkodobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Stavební postupy stavby budou předmětem pečlivé přípravy, vylukovou činnost je možno dobře napláňovat.	II	Nižší atraktivita cestovních služeb během realizace nebude mít žádný významný vliv na veřejný prospěch, a to i bez provedení nápravných akcí.	BII	Zajistit dostatečné podrobné zpracování návrhu dopravních opatření během realizace a jejich důkladné projednání	Správa železnic + KORDIS JMK	AI
6.5	Budoucí rozsah dopravy bude vyšší, než se předpokládalo	Přepravní výkony osobní dopravy	Vyšší poptávka po železniční dopravě. Nedostatečná úroveň regulace železniční dopravy ze strany státu.	Přetížení dopravní infrastruktury. Snižování spolehlivosti dopravy. Neuspokojení všech zájemců o provozování dopravy. Nedosažení deklarovaných jízdních dob.	střednědobé až dlouhodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	S ohledem na dlouhodobě stabilní dopravní politiku ČR a předpokládaný vývoj cen PHM bez větších výkyvů.	II	Přetížení železniční infrastruktury vlivem vysoké poptávky po dopravě způsobí mírné zmenšení veřejného prospěchu s minimálními vlivy na dlouhodobé výsledky.	BII		-	BII
6.6	Odlisný provozní model od předpokládaného	Přepravní výkony osobní dopravy	Nerespektování avizovaného provozního konceptu ze strany objednatelů veřejné dopravy. Nefunkční regulace přístupu na dopravní cestu.	Nedosažení deklarovaných očekávaných dopravních časů. Přetížení dopravní infrastruktury.	střednědobé až dlouhodobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Objednatelé veřejné dopravy většinově postupují na základě vládních memorand ve shodě s dopravní politikou státu.	III	Nedosažením očekávaných dopravních časů dojde ke zmenšení veřejného prospěchu ve středně až dlouhodobé perspektivě.	BIII	Zřízení pracovní skupiny k zajištění shody objednávek dopravy s uvažovaným provozním konceptem	MD + JMK	AI

Finanční rizika

Referenč ní číslo rizika	Riziko	Ovlivněná proměnná	Příčiny	Negativní dopad	Časová povaha rizika	Vliv na cash flow	Pravděpod obnost (P)	Odůvodnění hodnoty P	Závažnost (S)	Odůvodnění hodnoty S	Úroveň rizika	Opatření na prevenci a zmírnění	Vlastník managemen tu rizika	Zbytkové riziko
7.1	Výběr poplatků za použití dopravní cesty nižší než se předpokládalo	Příjmy z poplatku za DC	Změna politiky zpoplatnění ze strany státu nebo provozovatele dopravní infrastruktury	Nižší příjmy provozovatele dopravní infrastruktury, zvýšené nároky na dotace pro provozování dopravní infrastruktury a zajištění její provozuschopnosti	střednědobé až dlouhodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	A	Dopravní politika ČR je dlouhodobě stabilní, razantní úpravy zpoplatnění železniční dopravy jsou velmi nepravděpodobné.	III	Nižší příjmy z dopravy a požadavky na případné dotace budou mít za následek zmenšení dosaženého veřejného prospěchu	AIII		-	AIII
7.2	Předpokládaná výše cen stavebních prací vyšší než se předpokládalo	Investiční náklady a náklady na provozuschop	Nepřesná predikce národohospodářského vývoje	Vyšší investiční a provozní náklady	krátkodobé	Vyšší náklady zejména v realizační fázi projektu	C	Vývoj let 2020 - 2023 ukázal, že ani ČR není vůči vyšší inflaci zcela imunní.	II	Dojde k mírnému zmenšení veřejného prospěchu s minimálními vlivy na dlouhodobé výsledky.	CII		-	CII
7.3	Vyšší náklady na provozování dopravy než očekávané	Náklady na provoz vlaků	Nepřesná predikce nákladových položek dopravců	Navýšení nákladů na zajištění dopravních služeb v podobě nutného navýšení dotace či jízdného	střednědobé až dlouhodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Nákladové položky jsou závislé na množství dílčích ekonomických vstupů (zdražování surovin, energií atd.). Predikce je poměrně obtížná, pravděpodobnost lze hodnotit jako vyrovnanou. Náklady na linky S2 a S3 jsou již stabilní díky nákupu souprav ze strany Jihomoravského kraje.	III	Navýšením nákladů na dopravní služby dojde ke zmenšení veřejného prospěchu ve středně až dlouhodobé perspektivě.	BIII	Zajištění plynulého přísunu financí na provoz vlaků po dobu životnosti projektu	MD, Jihomoravs ký kraj	BII
7.4		Náklady na provoz MHD			střednědobé až dlouhodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Nákladové položky jsou závislé na množství dílčích ekonomických vstupů (zdražování surovin, energií atd.) Predikce je poměrně obtížná, pravděpodobnost lze hodnotit jako vyrovnanou.	III	Navýšením nákladů na dopravní služby dojde ke zmenšení veřejného prospěchu ve středně až dlouhodobé perspektivě.	BIII	Zajištění plynulého přísunu financí na provoz MHD po dobu životnosti projektu	SMB	BII

Regulační rizika

Referenční číslo rizika	Riziko	Ovlivněná proměnná	Příčiny	Negativní dopad	Časová povaha rizika	Vliv na cash flow	Pravděpodobnost (P)	Odůvodnění hodnoty P	Závažnost (S)	Odůvodnění hodnoty S	Úroveň rizika	Opatření na prevenci a zmírnění	Vlastník managementu rizika	Zbytkové riziko
8.1	Neočekávaná změna stavební a správní legislativy	Investiční náklady a přepravní výkony osobní dopravy	Přijímání nekvalitních a nedostatečně odborně diskutovaných podob legislativy. Nevhodně stanovená přechodná ustanovení a účinnost. Efekt retrospektivy.	Výrazná komplikace procesu přípravy projektu. Zdržení přípravy projektu. V krajním případě nezahájení realizace projektu.	střednědobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Legislativní prostředí v ČR a proces přijímání nových zákonných norem jsou standardní. Případné výhledové úpravy stavebních zákonných norem budou zřejmě sledovat spíše jejich zjednodušování oproti dnešnímu stavu.	IV	Závažná změna legislativy může mít za následek značné zmenšení veřejného prospěchu. Naplnění rizika způsobí ztrátu primárních funkcí železničního uzlu. Nebude možné zabránit vážným ekonomickým škodám.	BIV	Aktivní přístup k tvorbě legislativního procesu v oblasti stavební a správní	MD	BII
8.2	Neočekávaná změna technických norem a předpisů	Investiční náklady a přepravní výkony osobní dopravy	Vývoj a požadavek uplatnění nových technologií ve výstavbě a provozování infrastruktury.	Nutné změny technického řešení. Zvýšení investičních nákladů. Zdržení projektové přípravy.	krátkodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	B	Technická legislativa je v ČR v návaznosti na EU stabilizovaná, změny lze očekávat více v oblasti technologických profesí. Proces přípravy bude trvat několik let, ke změnám může v této době docházet.	III	Zdržení realizace a navýšení IN z těchto důvodů vyvolá zmenšení dosaženého veřejného prospěchu. Finančně se projeví negativně ve středně až dlouhodobé perspektivě.	BIII	Podíl na tvorbě a úpravách technických norem již ve stadiu přípravy na úrovni EU	MD	BII
8.3	Neočekávaná změna podmínek ochrany životního prostředí	Investiční náklady a přepravní výkony osobní dopravy	Změna společenské a politické poptávky po podmínkách ochrany životního prostředí.	Nutné změny technického řešení. Zvýšení investičních nákladů. Zdržení projektové přípravy.	krátkodobé	Opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	V ČR je ochrana životního prostředí na vysoké úrovni a jde o bedlivě sledovanou oblast. Politický tlak na další zpřísnění ochrany je nicméně možný.	III	Zdržení realizace a navýšení IN z těchto důvodů vyvolá zmenšení dosaženého veřejného prospěchu. Finančně se projeví negativně ve středně až dlouhodobé perspektivě.	CIII	Aktivní přístup k tvorbě legislativního procesu v oblasti životního prostředí	MD	BII
8.4	Nepředvídaná změna možnosti uložení odpadů	Investiční náklady	Změna pravidel pro uložení nebezpečných odpadů.	Zvětšení dovozových vzdáleností. Zvýšení poplatků za uložení odpadů. V důsledku toho navýšení investičních nákladů.	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	C	Souvisí částečně s předchozím bodem. Ukládání odpadů je řešeno propracovanou legislativou, jejíž změny v době přípravy jsou nicméně možné.	II	Změnami v legislativě o nakládání s odpady a následným zvýšením IN dojde k mírnému zmenšení veřejného prospěchu s minimálními vlivy na dlouhodobé výsledky.	CII	Aktivní přístup k tvorbě legislativního procesu v oblasti životního prostředí	MD	BII
8.5	Nepředvídaná změna v rozsahu památkové ochrany	Investiční náklady	Nově vzniklé požadavky na památkovou ochranu objektů v lokalitě stavby.	Nutné změny technického řešení. Zvýšení investičních nákladů. Zdržení projektové přípravy.	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu	C	Stavba je velkou částí lokalizována v území souvisle zastavěném již od 19. století. Lokalizováno je zde větší množství technických staveb značného stáří. V řešené lokalitě probíhají v poslední době mnohdy i procesy "dopamátňování" jednotlivých staveb i celých stavebních celků.	III	Zdržení realizace a navýšení IN z těchto důvodů vyvolá zmenšení dosaženého veřejného prospěchu. Finančně se projeví negativně ve středně až dlouhodobé perspektivě.	CIII	Zřízení pracovní skupiny pro otázky památkové ochrany v lokalitě ŽUB. Průběžné sledování aktuálního stavu památkové ochrany objektů v lokalitě stavby	Správa železnic + Min kultury	BII

Jiná rizika

Referenč ní číslo rizika	Riziko	Ovlivněná proměnná	Příčiny	Negativní dopad	Časová povaha rizika	Vliv na cash flow	Pravděpo dobnost (P)	Odůvodnění hodnoty P	Závažnost (S)	Odůvodnění hodnoty S	Úroveň rizika	Opatření na prevenci a zmírnění	Vlastník manageme ntu rizika	Zbytkové riziko
9.1	Nesouhlas veřejnosti s řešením projektu	Investiční náklady a přepravní výkony osobní dopravy	Nedostatečné zohlednění názoru veřejnosti při rozhodování o řešení projektu. Nedostatečná otevřenost v procesu výběru výsledného řešení projektu.	Nutné změny technického řešení. Zvýšení investičních nákladů. Zdržení projektové přípravy. V krajním případě až nemožnost realizace projektu.	střednědobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Otázka řešení železničního uzlu Brno je v Brně dlouhodobě široce diskutována na široké občanské platformě. Obě základní varianty mají své přívržence a také své odpůrce. Ochota k respektování argumentů druhé strany je v Brně dlouhodobě a tradičně velmi nízká. Relevantnost odporu je ale snížena nízkou účastí na posledním referendu z r. 2016, které z tohoto důvodu bylo neplatné.	IV	Může dojít ke značnému zpoždění a velkému překročení investičních nákladů. Může být značně narušen veřejný prospěch a dochází ke ztrátě primárních funkcí projektu.	CIV	Cílená komunikace s veřejností. Provoz webových stránek a informační kanceláře, která bude komunikovat veřejnosti jednotný postoj SMB a Správy železnic k vybrané variantě	SMB+Správ a železnic	BIV
9.2	Nedostatečná politická podpora projektu	Investiční náklady a přepravní výkony osobní dopravy	Nepochopení významu projektu a jeho pozitivních i negativních dopadů.	Zdržení projektové přípravy. Nezajištění investičních prostředků. Nezajištění nutné součinnosti v procesu projektové přípravy. V krajním případě až nemožnost realizace projektu.	střednědobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	C	Další vývoj řešení ŽUB může být závislý mj. i na politických rozhodnutích subjektů, které se v dnešní době nepodílí na řízení státu, JMK a města Brna. Tyto subjekty mohou prosazovat zcela odlišnou představu o vývoji města a jeho prioritách. V současné době vnímáme politickou podporu za stálou a značnou.	IV	Může dojít ke značnému zpoždění realizace. Může být značně narušen veřejný prospěch a dochází ke ztrátě primárních funkcí projektu.	CIV	Politická podpora nebo alespoň akceptace výběru dané varianty všemi stranami, které se účastní na řízení města Brna	Vláda ČR + Jihomoravský kraj + SMB	BIV
9.3	Změna odborných, politických a společenských požadavků na projekt	Přepravní výkony osobní dopravy	Neochota smířit se s přijatým rozhodnutím. Neúměrná doba projektové přípravy a projektu a v jejím důsledku překonání přijatého řešení.	Zdržení projektové přípravy. V krajním případě až nemožnost realizace projektu.	střednědobé	Nedosažení nebo opožděné dosažení kladného CF včetně realizace přínosů	D	Postoje zastánců hlavních variant řešení ŽUB jsou zcela odlišné a nesměřují k žádnému možnému kompromisu. Je pravděpodobné, že se jedna či druhá skupina nesmíří s přijetím opačné varianty. To může vést k několikaletým průtahům s přípravou stavby.	IV	Může dojít ke značnému zpoždění realizace. Může být značně narušen veřejný prospěch a dochází ke ztrátě primárních funkcí projektu.	DIV	Politická podpora nebo alespoň akceptace výběru dané varianty všemi stranami, které se účastní na řízení města Brna	SMB	CIV
9.4	Přísnější požadavky na zajištění bezpečnosti cestujících	Investiční náklady a přepravní výkony osobní dopravy	Riziko ohrožení bezpečnosti, terorismus.	Navyšení investičních nákladů. Zhoršení časové dostupnosti.	krátkodobé	Vyšší náklady v realizační fázi projektu (nebo další nutné náklady později)	D	Obecně riziko ohrožení bezpečnosti v důsledku případných teroristických útoků stoupá. Je pravděpodobné, že bude nutno přijmout, případně zesílovat ochranná opatření.	II	Zvýšením IN z těchto důvodů může dojít ke zmenšení veřejného prospěchu, bude to však mít jen minimální vliv na dlouhodobé výsledky projektu.	DII	Aplikace zkušeností s bezpečnostními opatřeními v zemích s vyšším stupněm bezpečnostního ohrožení již v procesu návrhu	Správa železnic	CII

Rizika životního prostředí a klimatických změn

Referenč ní číslo rizika	Riziko	Ovlivněná proměnná	Příčiny	Negativní dopad	Časová povaha rizika	Vliv na cash flow	Pravděpod obnost (P)	Odůvodnění hodnoty P	Závažnost (S)	Odůvodnění hodnoty S	Úroveň rizika	Opatření na prevenci a zmírnění	Vlastník managemen tu rizika	Zbytkové riziko
10.1	Extrémní povodně	Investiční náklady a přepravní výkony osobní dopravy	Vliv klimatických změn	Dočasné krátkodobé omezení funkčnosti stavby, ohrožení funkčnosti technologických částí	krátkodobé	Další náklady nutné na obnovení provozu	C	Riziko povodní je hodnoceno pro stoletou a pětisetletou povodeň. Teoreticky se tak toto riziko může vyskytnout jednou za 100, či 500 let. Prakticky však může stoletá povodeň nastat častěji. Ekonomická životnost projektu je 30 - 50 let, technická však i 100 let. Pravděpodobnost výskytu rizika je proto nutné hodnotit v tomto kontextu, a to na úrovni C.	II	Řešená část železničního uzlu je ovlivněna záplavovým územím řeky Svratky a Svitavy. Koleje hlavního nádraží jsou nad hladinou potenciálních záplav. V projektové variantě není nijak ohrožen železniční provoz, který je veden nad záplavovým územím. Okolí hlavního nádraží je pak potenciálně zasažitelné zaplavou při Q100. Při povodních Q100 a Q500 bude zásadně narušen dopravní systém na území města Brna v oblasti Trnitá-Heršpická a přilehlých ploch k řekám Svitavě a Svratce. Závažnost dopadu tohoto rizika je snížena již probíhajícími protipovodňovými stavbami MMB, proto ji hodnotíme na úrovni I.	CII	Dokončení kvalitních protipovodňových opatření v lokalitě budoucí realizované stavby	SMB	CI
10.2	Bouřky a přívalemé deště	Investiční náklady a přepravní výkony osobní dopravy	Vliv klimatických změn	Dočasné krátkodobé omezení funkčnosti stavby, ohrožení funkčnosti technologických částí	krátkodobé	Další náklady nutné na obnovení provozu	D	V průměru za rok je pozorováno 15 bouřek v blízkém okolí. Krupobití se vyskytuje jednou za rok. Pro Českou republiku a Střední Evropu obecně platí, že celkové množství srážek se v dalších desetiletích nemá příliš měnit. Výsledek je většinou závislý na použitém klimatickém modelu. Některé jsou sušší, proto predikují mírný pokles, naopak jiné díky vlhčím parametrům předpovídají mírný nárůst. Změna by měla nastat hlavně v charakteru srážek. Předpokládá se, že dojde k nárůstu intenzivních srážek hlavně v letním období, kdy má dojít k výraznějšímu nárůstu teplot vzduchu a díky tomu častější a intenzivnější konvektivní činnosti. To by mělo za následek větší množství bouřek a s ní související intenzivnější deště. Pravděpodobnost vzniku bouřek v oblastech, kde mohou potenciálně ohrozit funkčnost projektu, je proto velmi vysoká.	II	Intenzivní deště představují riziko krátkodobého zatopení infrastruktury v zářezech a můžou vést k omezení železniční dopravy. Krupobití může v extrémním případě velké vrstvy krup znemožnit stavění pohyblivých částí výhybek (výměn), neboť automatický ohřev nebude funkční. Pro tento ojedinělý případ je žádoucí mít možnost ručního ovládání ohřevu. Blesky jsou problém pro moderní zabezpečovací zařízení, které je evidentně mnohem citlivější. Četnost poruch při bouřkách je významná a případné poruchy mohou vést k zastavení provozu.	DII	Při zpracování podrobné projektové dokumentace je nutné klást důraz na dimenzování odvodnění infrastruktury	Správa železnic	DI