

Č.	Riziko	Varianty	Ovlivněná proměnná v CBA	Příčina	Dopad	Období	Dopad na peněžní toky
1	Nepřesnosti v přepravní prognóze osobní dopravy	B - I. etapa C - I. etapa	přepravní výkony v osobní dopravě	Odchylna v počtu přepravených osob oproti předpokladům.	Nižší počet cestujících oproti předpokladu	středně-, dlouhodobé	snížení přínosů z osobní dopravy
2	Nepřesnosti v přepravní prognóze nákladní dopravy	B - I. etapa, C - I. etapa	přepravní výkony v nákladní dopravě	Odchylna v počtu přepravených tun oproti předpokladům.	Nižší počet přepravených tun oproti předpokladu	středně-, dlouhodobé	snížení přínosů z nákladní dopravy
3	Nenaplnění předpokládaného počtu spojů	B - I. etapa, C - I. etapa	přepravní výkony v osobní i nákladní dopravě	Odchylna v počtu vlaků oproti předpokladům.	Nižší počet cestujících a nákladů oproti předpokladu	středně-, dlouhodobé	snížení přínosů z osobní i nákladní dopravy
4	Nedosažení uvažovaných úspor času	B - I. etapa, C - I. etapa	přepravní výkony v osobní dopravě	Riziko nenaplnění předpokladů pro úspory času (odlišnou konstrukcí GVD, ze systematických důvodů nebo kvůli jiné než předpokládané skladbě vozového parku).	Nižší počet cestujících oproti předpokladu	střednědobé	snížení přínosů z osobní i nákladní dopravy
5	Nedostatečný průzkum staveniště	B - I. etapa, C - I. etapa	investiční náklady	Nesprávné předpoklady o složení podloží v oblasti nových tunelů, krasových jevech, půdním materiálu, stavech podzemní vody, atd.	Zvýšení investičních nákladů kvůli potřebným úpravám a aktualizacím projektu	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů / odsunutí přínosů z realizace stavby
6	Neodpovídající odhady projektových nákladů	B - I. etapa, C - I. etapa	investiční náklady	Průtah ve zpracování projektové dokumentace, případně její přepracování s ohledem na nové skutečnosti.	Zvýšení investičních nákladů	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů
7	Získávání územního rozhodnutí / stavebního povolení	B - I. etapa, C - I. etapa	není	opakované odvolání proti rozhodnutí, apod.	Zpoždění zahájení stavby	krátkodobé	odsunutí přínosů z realizace stavby
8	Zdržení v plánovací fázi záměru	B - I. etapa C - I. etapa	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	Povolání provozu	B - I. etapa, C - I. etapa	není	Nenanplnění podmínek ÚR / SP, nekvalitní realizace stavby	Odsun předpokládaného zahájení provozu	střednědobé	odsunutí přínosů z realizace stavby
10	Cena pozemků	B - I. etapa, C - I. etapa	investiční náklady	Změny legislativních podmínek a cen pro výkupy, nepřesné odhady ve fázi plánování	Zvýšení investičních nákladů na výkupy	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů
11	Zpoždění při výkupu / vyvlastňování pozemků	B - I. etapa, C - I. etapa	není	Neznámí vlastníci, neúplný katastr, atd., spory o výkupní cenu / při vyvlastňovacím řízení	Zpoždění zahájení stavby	krátkodobé	odsunutí přínosů z realizace stavby
12	Neodpovídající odhady stavebních nákladů	B - I. etapa C - I. etapa	investiční náklady	Nepřesné odhady nákladů v plánovací fázi.	Zvýšení investičních nákladů	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů
13	Rizika související s dodavatelem stavby	B - I. etapa C - I. etapa	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

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	B - I. etapa	B	S ohledem na přepínací hodnotu, která je pro výkony v osobní dopravě -43 %, 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)
		C - I. etapa	D	S ohledem na přepínací hodnotu, která je pro výkony v osobní dopravě -43 % / -3% , je pravděpodobnost ohrožení ekonomické efektivity projektu hodnoceno jako D (pravděpodobné), prognóza byla zpracována nově a vychází z aktuálních podkladů.			Velmi vysoké			Střední (B / IV)
2	Nepřesnosti v přepravní prognóze nákladní dopravy	B - I. etapa, C - I. etapa	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 at' již globálního růstu ND, či kvalitativních předpokladů pro převedení dopravy, zejména rozvoj navazujících spojení Plzeň - Regensburg může mít závažné důsledky pro ekonomické výsledky projektu.	Vysoké	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	B - I. etapa, C - I. etapa	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 řádově více, přičemž přepínací hodnota pro tyto proměnné je u var. B 43 % a u var. C 3%.	Střední	Dlouhodobá koncepce zajištění dopravní obsluhy předmětného území	MD ČR, SŽDC, ROPID ŽESNAD, BMVI, EC	Střední (B / III)
4	Nedosažení uvažovaných úspor času	B - I. etapa, C - I. etapa	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 přibližně 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	B - I. etapa, C - I. etapa	D	S ohledem na krasovou oblast, kterou obě varianty prochází právě tunelem, je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako D (pravděpodobná).	III	S ohledem na extrémní délku tunelu v obou variantách může navýšení IN dosahovat řádově jednotek miliard Kč.	Vysoké	Důkladný průzkum, průběžná kontrola a sledování	SŽDC	Střední (C / II)
6	Neodpovídající odhady projektových nákladů	B - I. etapa, C - I. etapa	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 1 % investičních nákladů, přičemž přepínací hodnota pro investiční náklady je 28 % / 2 %.	Nízké	Podrobná kontrola a sledování	SŽDC	Nízké (B / I)
7	Získávání územního rozhodnutí / stavebního povolení	B - I. etapa, C - I. etapa	C	Vzhledem k charakteru prací v těchto variantách 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	B - I. etapa	C	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	II	Předpokládané případné vícenáklady jsou do 5%, tedy nižší než přepínací hodnota, která je pro investiční náklady 28 %.	Střední	Podrobná kontrola a sledování, v krajním případě úprava projektu, sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nízké (B / II)
		C - I. etapa	D	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako D (pravděpodobná).						Střední (C / II)
9	Povolení provozu	B - I. etapa, C - I. etapa	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	B - I. etapa, C - I. etapa	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 30 mil. Kč, přičemž ale přepínací hodnota pro investiční náklady je 28 % / 2 % (cca 9 / 0,7 mld. Kč).	Nízké	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nízké (B / I)
11	Zpoždění při výkupu / vyvlastňování pozemků	B - I. etapa, C - I. etapa	C	S ohledem na 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. Naprostá většina nové tratě je však vedena v tunelu.	Nízké	Včasně zahájení jednání s vlastníky dotčených pozemků a nemovitostí	SŽDC	Nízké (B / I)
12	Neodpovídající odhady stavebních nákladů	B - I. etapa	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 28 % (cca 9 mld. Kč).	Vysoké	Podrobná kontrola a sledování rozsahu projektu, v krajním případě úprava projektu	SŽDC	Střední (C / III)
		C - I. etapa	E	Pravděpodobnost zvýšení nákladů hodnocena jako E (vysoce pravděpodobná).			Velmi vysoké	Podrobná kontrola a sledování rozsahu projektu, případně úprava projektu		Vysoké (D / III)
13	Rizika související s dodavatelem stavby	B - I. etapa	C	S ohledem na složitost, komplexnost a jedinečnost projektu je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	III	Uvedeným nebudou ovlivněny dlouhodobé přínosy projektu. může však nastat prodloužení realizace projektu až o 5 let, případně zvýšení investičních nákladů až o 20 %, přičemž přepínací hodnota pro investiční náklady je 28 % (cca 9 mld. Kč).	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 (C / III)
		C - I. etapa	E	S ohledem na složitost, komplexnost a jedinečnost projektu je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako E (velmi pravděpodobná).			Velmi vysoké			Vysoké (D / III)

Č.	Riziko	Varianty	Ovlivněná proměnná v CBA	Příčina	Dopad	Období	Dopad na peněžní toky
14	Vyšší náklady na údržbu trati	B - I. etapa, C - I. etapa	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	B - I. etapa, C - I. etapa	příjmy z poplatku, pouze ve finanční analýze	Menší objem dopravy než předpokládáný, snížení měrného poplatku za dopravní cestu.	Nižší výběr poplatku za dopravní cestu.	dlouhodobé	nižší výběr poplatku za dopravní cestu
16	Nedostatečné finanční zajištění stavby	B - I. etapa, C - I. etapa	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	B - I. etapa, C - I. etapa	Investiční náklady	Zejména opakované změny legislativy týkající se ochrany před hlukem, umístění únikových štol z tunelů na území CHKO apod.	Zvýšení investičních nákladů	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů
18	Odpor veřejnosti	B - I. etapa	není	Nesouhlas veřejnosti s realizací projektu v navržené podobě, zejména s umístěním obou portálů navržených tunelů, a vedením trati v povrchových úsecích za Radotínem a před Berounem.	Odsun realizace projektu	krátkodobé	odsunutí přínosů z realizace stavby
		C - I. etapa		Nesouhlas veřejnosti s realizací projektu v navržené podobě, zejména s umístěním obou portálů navržených tunelů, a vedením trati v povrchových úsecích v Praze a před Berounem.			

Č.	Riziko	Varianty	Pravděpodobnost (P)	Zdůvodnění P	Závažnost následků (N)	Zdůvodnění N	Míra rizika (R)	Navržená opatření snižujících míru rizika	Manažer rizika	Zbytkové riziko
14	Vyšší náklady na údržbu trati	B - I. etapa, C - I. etapa	C	Provozní náklady infrastruktury byly stanoveny podle nejnovějších poznatků. Další navýšení provozních nákladů je i s ohledem na dosavadní vývoj výdajů na zajištění provozuschopnosti a jedinečnost projektu hodnoceno jako C (neutrální).	I	Případné zvýšení provozních nákladů se může pohybovat v řádu procent, přičemž přepínací hodnota pro provozní náklady infrastruktury je více než 100 % ve variantě B a 10% ve variantě C. Uvedené proto nemůže ohrozit ekonomickou efektivitu projektu.	Nízké	Pravidelná údržba železniční tratě i vozového parku	SŽDC	Nízké (B / I)
15	Nižší vybrané poplatky za dopravní cestu	B - I. etapa, C - I. etapa	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	B - I. etapa, C - I. etapa	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	B - I. etapa, C - I. etapa	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost výskytu rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	I	Předpokládané případné vícenáklady (do 200 mil. Kč) jsou nižší než přepínací hodnota pro investiční náklady 28 % / 2 % (cca 9 / 0,7 mld. Kč).	Nízké	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nízké (B / I)
18	Odpor veřejnosti	B - I. etapa	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.	Střední	Aktivní přístup k jednáním se orgány státní správy i samosprávy i s veřejností.	SŽDC	Střední (D / II)
		C - I. etapa	C	Vzhledem k charakteru prací v těchto variantách 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	Střední (C / II)