

Č.	Riziko	Ovlivněná proměnná v CBA	Příčina	Dopad	Období	Dopad na peněžní toky	Pravděp obnost (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	přepravní výkony v osobní a nákladní dopravě	Odhylka v počtu přepravených osob nebo tun oproti předpokladům.	Nižší počet cestujících nebo nákladu oproti předpokladu	středně-, dlouhodobě	snižení přínosů z osobní a nákladní dopravy	A	S ohledem na přepínací hodnotu, která je pro výkony v osobní dopravě 76 % a v nákladní dopravě 243 %, je pravděpodobnost ohrožení ekonomické efektivity projektu hodnocena jako A (velmi nepravděpodobné).	IV	V případě výrazného nadhodnocení může být ohrožena ekonomická efektivita celého projektu.	Nizké	Důsledná kontrola	SŽDC	Nizké (A / IV)
2	Neaplnění předpokládaného počtu spojů	přepravní výkony v osobní dopravě	Odhylka v počtu objednávaných vlaků (kraj/MD) oproti předpokladům.	Nižší počet cestujících oproti předpokladu	středně-, dlouhodobě	snižení přínosů z osobní dopravy	B	Vzhledem k významu tratě z pohledu příměstské i dálkové osobní dopravy nejsou při stabilním vývoji ekonomiky předpokládány výrazně nižší počty objednávaných spojů. Pravděpodobnost nenaplnění předpokládaného počtu spojů je proto hodnocena jako B (nepravděpodobná).	II	Je možné předpokládat snížení výkonů v osobní dopravě do deseti procent, přičemž přepínací hodnota pro tuto proměnnou je -76 %.	Nizké	Dlouhodobá koncepce zajištění dopravní obsluhy předmětného území	ROPID, Středočeský kraj, Plzeňský kraj, MD ČR	Nizké (B / II)
3	Nedosažení uvažovaných úspor času	přepravní výkony v osobní dopravě	Riziko nenaplnění předpokladů pro úspory času (odlišnou konstrukci GVD, ze systematických důvodů nebo kvůli jiné než předpokládané skladbě vozového parku).	Nižší počet cestujících oproti předpokladu	střednědobé	snižení přínosů z osobní dopravy	A	Záměr byl projednáván s dotčenými objednateli osobní dopravy, proto nejsou předpokládány výrazné odchylky od navrženého GVD, které by zapříčinily nedosažení uvažovaných úspor času.	III	Přínosy z úspory času tvoří přibližně 1/4 všech přínosů projektu, jejich snížení tedy ve svém důsledku může ohrozit ekonomickou efektivitu celého záměru. Vzhledem k významu tratě z pohledu příměstské i dálkové osobní dopravy nejsou při stabilním vývoji ekonomiky předpokládány takové odchylky od navrženého GVD, které by ohrozily ekonomickou efektivitu projektu.	Nizké	Podrobné sledování	ROPID, Středočeský kraj, Plzeňský kraj, MD ČR, SŽDC	Nizké (A / III)
4	Nedostatečný průzkum staveniště	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	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	I	Z celého řešeného úseku není zatím realizován ani v realizaci úsek Praha-Smíchov (mimo) - Beroun (mimo), CIN na tento úsek byly odhanuty na 9,4 mld Kč z celkových cca 26,6 mld Kč. V předmětném úseku je možné očekávat z důvodu nedostatečného průzkumu staveniště zvýšení nákladů maximálně 50 mil. Kč, přičemž ale přepínací hodnota pro investiční náklady je 81 % (cca 21,4 mld. Kč).	Nizké	Podrobná kontrola a sledování	SŽDC	Nizké (A / I)
5	Neodpovídající odhady nákladů na projektové práce	investiční náklady	Průtah ve zpracování projektové dokumentace, případně její přepracování s ohledem na nové skutečnosti.	Zvýšení investičních nákladů	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů	D	Z celého řešeného úseku není zatím zpracován projekt stavby na úsek Černošice (mimo) - Beroun (mimo), Pravděpodobnost zvýšení nákladů hodnocena jako D (pravděpodobná).	I	Vzhledem k fázi přípravy záměru je předpokládáno možné navýšení projektových nákladů na úseku Černošice (mimo) - Beroun (mimo). Předpoklad je zvýšení maximálně 1 % investičních nákladů celé řešené trati, přičemž přepínací hodnota pro investiční náklady je 81 % (cca 21,4 mld. Kč).	Nizké	Podrobná kontrola a sledování a projednávání s dotčenými samosprávami, občanskými sdruženími i jednotlivými občany.	SŽDC	Nizké (D / I)
6	Získávání územního rozhodnutí / stavebního povolení	není	opakované odvolání proti rozhodnutí, apod.	Zpoždění zahájení stavby	krátkodobé	odsunutí přínosů z realizace stavby	E	V celém zbývajícím úseku Praha-Smíchov (mimo) - Beroun (mimo) se již vyskytly problémy se získáním územního rozhodnutí / stavebního povolení.	II	Zdržení při získání ÚR / SP vede k odsunutí rekonstrukce předmětného úseku a tím k oddálení dosažení plných přínosů z realizace celého projektu.	Vysoké	Kooperace a komunikace s dotčenými samosprávami, občanskými sdruženími i jednotlivými občany	SŽDC	Střední (D / II)
7	Povolení provozu	není	Neaplnění podmínek ÚR / SP, nekvalitní realizace stavby	Odsun předpokládaného zahájení provozu	střednědobé	odsunutí přínosů z realizace stavby	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.	Nizké	Důsledný dozor investora při realizaci stavby.	SŽDC	Nizké (B / II)
8	Cena pozemků	investiční náklady	Změny legislativních podmínek a cen pro výkupy, nepřesné odhady ve fázi plánování	Zvýšení investičních nákladů na výkupy	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů	C	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	I	Z celého řešeného úseku není zatím realizován ani v realizaci úsek Praha-Smíchov (mimo) - Beroun (mimo), v tomto úseku lze očekávat zvýšení nákladů na výkup pozemků a nemovitostí maximálně okolo 50 mil. Kč, přičemž ale přepínací hodnota pro investiční náklady je 81 % (cca 21,4 mld. Kč).	Nizké	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nizké (B / I)
9	Zpoždění při výkupu / vyvlastňování pozemků	není	Neznámí vlastníci, neúplný katastr, atd., spory o výkupní cenu / při vyvlastňovací řízení	Zpoždění zahájení stavby	krátkodobé	odsunutí přínosů z realizace stavby	C	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	II	Zdržení při výkupu pozemků povede k odsunutí předpokládaného termínu zahájení provozu a tím k oddálení přínosů z realizace. Z celého řešeného úseku není zatím realizován ani v realizaci úsek Praha-Smíchov (mimo) - Beroun (mimo).	Střední	Včasně zahájení jednání.	SŽDC	Nizké (B / II)
10	Neodpovídající odhady stavebních nákladů	investiční náklady	Nepřesné odhady nákladů v plánovací fázi	zvýšení investičních nákladů	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů	C	Z celého řešeného úseku není zatím zpracován projekt stavby na úsek Černošice (mimo) - Beroun (mimo), Pravděpodobnost zvýšení nákladů hodnocena jako C (neutrální).	II	Předpoklad je maximálně 5 % z CIN, přičemž přepínací hodnota pro investiční náklady je 81 % (cca 21,4 mld. Kč).	Střední	Podrobná kontrola a sledování, v krajním případě úprava projektu	SŽDC	Nizké (B / II)
11	Povodně	provozní náklady infrastruktury, přepravní výkony v osobní dopravě, investiční náklady	Globální změna klimatu, extrémní srážky	V případě velkých povodní může dojít až k narušení stability zemního tělesa a mostních objektů a přerušení železničního provozu. Během realizace projektu může dojít k posunu termínu dokončení stavby.	středně-, dlouhodobě	zvýšení provozních nákladů infrastruktury, snížení přínosů z osobní dopravy, zvýšení investičních nákladů	A	Pravděpodobnost nastání katastrofické povodně, která by způsobila závažné poškození řešené tratě a tím vedla k dlouhodobému zastavení provozu byla vyhodnocena jako A (velmi nepravděpodobná) i se zohledněním vlivů globální změny klimatu.	V	V případě extrémní povodně může dojít až k dlouhodobému zastavení provozu na řešené trati vlivem vážného poškození mostních objektů či zemního tělesa.	Střední	Riziko záplav bylo zohledněno při návrhu rekonstrukcí mostních objektů, byla respektována záplavová území a v rámci projektové přípravy byly navrženy mostní objekty dle hydrotechnického posouzení a na kontrolní návrhový průtok v souladu s ČSN 73 6201. Projektování mostních konstrukcí. Tato norma uvažuje s Q100 k níž je u všech mostů přičítána rezerva 0,5 – 1,0 m. Riziko větších povodní není možné zcela eliminovat, ale jejich existence není příliš pravděpodobná, vliv globální změny klimatu je předpokládán spíše v častějších povodních menšího rozsahu (do Q100).	SŽDC	Střední (A / V)
12	Archeologické nálezy	investiční náklady	Vyšší náklady na archeologický průzkum.	Zvýšení investičních nákladů, případně posun realizace projektu	krátko-, střednědobé	zvýšení investičních nákladů	A	Z celého řešeného úseku není zatím realizován ani v realizaci úsek Praha-Smíchov (mimo) - Beroun (mimo). V blízkosti trati se nachází žádné významné archeologické lokality. Vzhledem k malému rozsahu výkopových prací v malé hloubce drážního tělesa nelze archeologické nálezy předpokládat, proto je pravděpodobnost archeologických nálezů hodnocena jako A (velmi nepravděpodobná).	I	V případě archeologických nálezů je možno očekávat zvýšení investičních nákladů v řádu jednotek milionů korun, ale přepínací hodnota pro investiční náklady je 81 % (cca 21,4 mld. Kč).	Nizké	Nejsou	---	Nizké (A / I)
13	Rizika související s dodavatelem stavby	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	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	II	Z celého řešeného úseku není zatím realizován ani v realizaci úsek Praha-Smíchov (mimo) - Beroun (mimo). Uvedeným nebudou ověřeny dlouhodobé přínosy projektu. Je možné očekávat prodloužení realizace projektu o 1 - 2 roky a případně zvýšení investičních nákladů do 4 % z CIN přičemž přepínací hodnota pro investiční náklady je 81 %.	Nizké	Nastavení rozumných kvalifikačních podmínek a výběr zhotovitele na základě více kritérií, nikoli pouze nejnižší nabídkové ceny. Důsledný dozor investora při realizaci stavby.	SŽDC	Nizké (A / II)
14	Vyšší náklady na údržbu trati	provozní náklady infrastruktury	Nepřesné odhady nákladů v plánovací fázi.	Vyšší výdaje na zajištění provozuschopnosti trati	dlouhodobé	zvýšení provozních nákladů infrastruktury	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	I	Případně zvýšení provozních nákladů se může pohybovat v řádu procent, přičemž přepínací hodnota pro provozní náklady infrastruktury je více než 300 %. Uvedené proto nemůže ohrozit ekonomickou efektivitu projektu.	Nizké	Pravidelná údržba železniční tratě i vozového parku	SŽDC	Nizké (B / I)
15	Nižší vybrané poplatky za dopravní cestu	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	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	Nizké	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nizké (B / I)
16	Nedostatečné finanční zajištění stavby	není	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	B	Vzhledem k významu tratě z pohledu osobní i nákladní dopravy není při stabilním vývoji ekonomiky předpokládáno nedostatečné finanční zajištění stavby.	II	Nedostatečné finanční zajištění stavby povede k odsunutí předpokládaného termínu zahájení provozu a tím k oddálení přínosů z realizace.	Nizké	Pečlivé plánování finančních zdrojů	SŽDC, SFDI, MD ČR	Nizké (A / II)
17	Změny v požadavcích na životní prostředí	Investiční náklady	Zejména opakované změny legislativy týkající se ochrany před hlukem.	Zvýšení investičních nákladů na protihluková opatření	krátkodobé	zvýšení investičních nákladů	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	II	Předpokládáné případné vícenáklady (do 100 mil. Kč) jsou nižší než přepínací hodnota pro investiční náklady je 81 % (cca 21,4 mld. Kč).	Nizké	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽDC	Nizké (B / I)
18	Odpor veřejnosti	není	Nesouhlas veřejnosti s realizací projektu, zejména v úseku Praha-Smíchov - Karlštejn.	Odsun realizace projektu	krátkodobé	odsunutí přínosů z realizace stavby	E	Ve zmíněném úseku se již během projednávání dokumentace pro územní rozhodnutí projevil odpor části veřejnosti k dílčím částem projektu.	II	Není očekáván odpor vůči modernizaci trati jako celku, pouze k dílčím částem / úsekům. Projekt však bude fungovat a generovat velkou část přínosů před dokončením uvedeného úseku.	Vysoké	Proaktivní přístup k jednáním se orgány státní správy i samosprávami i s veřejností.	SŽDC	Střední (D / II)
19	Ovlivnění dalšími železničními projekty	přepravní výkony v osobní dopravě	Realizace nové trati v úseku Praha-Smíchov - Beroun/Hořovice.	Odlíšný počet přepravených osob v jednotlivých úsecích oproti předpokladu.	středně-, dlouhodobě	snižení přínosů z osobní dopravy v úseku Praha - Beroun	C	Realizace uvedené stavby je hodnocena jako C (neutrální). Stavba nové trati je dlouhodobým záměrem ČR, ale o její realizaci zatím nebylo rozhodnuto mimo jiné z důvodu vysoké finanční náročnosti.	I	K případnému snížení přínosů projektu by došlo pouze v úseku Praha - Beroun a navíc ne po celou dobu hodnotitého období. S ohledem na přepínací hodnotu pro výkony v osobní dopravě (-76 %) tak není ohrožena ekonomická efektivita tohoto projektu.	Nizké	Není	SŽDC	Nizké (C / I)