

Č.	Riziko	Varianty	Ovlivněná proměnná v CBA	Příčina	Dopad	Období	Dopad na peněžní toky	Pravděpodobnost (P)	Zdůvodnění P	Závažnost následků (N)	Zdůvodnění N	Míra rizika (R)	Navržené opatření snižujících míru rizika	Manažer rizika	Zbytkové riziko
1	Nepřesnosti v přepravní prognóze osobní dopravy	V1	přepravní výkony v osobní dopravě	Odhychka v počtu přepravených osob oproti předpokladům.	Nížší počet cestujících oproti předpokladu	středně-, dlouhodobě	snížení přínosů z osobní dopravy	A	S ohledem na přepínací hodnotu, která je pro výkony v osobní dopravě skoro 100 %, je pravděpodobnost ohrožení ekonomické efektivity projektu hodnocena 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.	Nizké	Podpora nediskriminačních podmínek pro jednotlivé osobní dopravyce a spolupráce s objednateli dopravy, ale i rozvoj navazujících staveb.	SŽ	Nizké (A /IV)
2	Nepřesnosti v přepravní prognóze nákladní dopravy	V1	přepravní výkony v nákladní dopravě	Odhychka v počtu přepravených tun oproti předpokladům.	Nížší počet přepravených tun oproti předpokladu	středně-, dlouhodobě	snížení přínosů z nákladní dopravy	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	Velká část přínosů pochází z nákladní dopravy. Nenaplnění at již globálního růstu ND, či kvalitativních předpokladů pro převedení dopravy, zejména rozvoj navazujících spojení může mít závažné důsledky pro ekonomické výsledky projektu. Přepínací hodnota z přínosů nákladní dopravy je 25 %.	Vysoké	Podpora udržitelných systémů dopravy, důsledné dodržování koncepce rozvoje železniční nákladní dopravy včetně navazujících staveb, prosazování záměru i na evropské úrovni (RFC).	MD ČR, SŽ, ROPID, ŽESNAD, BMVI, EC	Střední (B/IV)
3	Nedosažení uvažovaných úspor času	V1	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).	Nížší počet cestujících oproti předpokladu.	střednědobě	snížení přínosů z osobní i nákladní dopravy	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).	II	Přínosy z úspor času tvoří jen 5% všech přínosů projektu, jejich snížení tedy ve svém důsledku nemůže zásadně ohrozit ekonomickou efektivitu celého záměru.	Střední	Jasná koncepce řízení provozu s důrazem na potřeby nákladní dopravy.	MD ČR, SŽ, ROPID, ŽESNAD	Nizké (B/II)
4	Získávání územního rozhodnutí / stavebního povolení	V1	není	Opakované odvolání proti rozhodnutí, apod.	Zpoždění zahájení stavby	krátkodobě	odsunutí přínosů z realizace stavby	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	SŽ	Střední (C/II)
5	Zdržení v plánovací fázi záměru	V1	investiční náklady	Chyby ve zpracování projektové dokumentace, změna právních předpisů, technických norem ap.	Zvýšení investičních nákladů kvůli potřebným úpravám a aktualizacím projektu	krátkodobě	zvýšení investičních nákladů / odsunutí přínosů z realizace stavby	C	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	II	Předpokládané případné vícenáklady jsou předpokládány nižší než přepínací hodnota, která je pro investiční náklady 13 %.	Střední	Podrobná kontrola a sledování, v krajním případě úprava projektu, sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽ	Nizké (B / II)
6	Cena pozemků	V1	investiční náklady	Změny legislativních podmínek a cen pro výkupy, nepřesné odhady ve fázi plánování	Zvýšení investičních nákladů na výkupy	krátkodobě	zvýšení investičních nákladů	C	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální).	I	Je možné očekávat zvýšení nákladů na výkupy pozemků v řádu milionů Kč.	Nizké	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽ	Nizké (B/I)
7	Neodpovídající odhady stavebních nákladů	V1	investiční náklady	Nepřesné odhady nákladů v plánovací fázi.	Zvýšení investičních nákladů	krátkodobě	zvýšení investičních nákladů	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	II	Vzhledem ke stanovení investičních nákladů pomocí Aktualizovaného Sborníku OŽS-SP-ZP, jehož součástí je i tzv. registr rizik, je toto riziko již zahrnuto v OIN projektových variant.	Nizké	Podrobná kontrola a sledování	SŽ	Nizké (B/I)
8	Rizika související s dodavatelem stavby	V1	investiční náklady	Nedostatek zdrojů, insolvence, ...	Prodloužení doby realizace stavby, nedokončení stavby vybraným zhotovitelem s následným novým nabídkovým řízením, zmaření části investice.	krátkodobě	zvýšení investičních nákladů, odsunutí přínosů z realizace stavby	C	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 případné 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.	SŽ	Střední (B/III)
9	Vyšší náklady na údržbu trati	V1	provozní náklady infrastruktury	Nepřesné odhady nákladů v plánovací fázi.	Vyšší výdaje na zajištění provozuschopnosti trati	dlouhodobě	zvýšení provozních nákladů infrastruktury	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 rozsah projektu hodnoceno jako C (neutrální).	I	Případné zvýšení provozních nákladů se může pohybovat v řádu procent, není proto předpoklad ohrožení ekonomické efektivity projektu.	Nizké	Pravidelná údržba železniční tratě i vozového parku	SŽ	Nizké (B/I)
10	Nížší vybrané poplatky za dopravní cestu	V1	příjmy z poplatku, pouze ve finanční analýze	Menší objem dopravy než předpokládaný, snížení měrného poplatku za dopravní cestu.	Nížší výběr poplatku za dopravní cestu.	dlouhodobě	nižší výběr poplatku za dopravní cestu	B	S ohledem na předchozí zkušenosti je pravděpodobnost naplnění rizika hodnocena jako B (nepravděpodobná).	I	Výběr poplatku za dopravní cestu nemá vliv na ekonomickou efektivitu projektu	Nizké	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽ	Nizké (B/I)
11	Nedostatečné finanční zajištění stavby	V1	není	Nedostatek finančních prostředků na tento z pohledu realizace dlouhodobý projekt, změna priorit vlády a přeměrování financí do jiných oblastí vedoucí následně k nedostatku financí na dokončení stavby (souboru staveb)	Odsun termínu dokončení projektu	krátko-, střednědobě	odsunutí přínosů z realizace stavby	C	Při stabilním vývoji ekonomiky není pravděpodobné očekávat nedostatečné finanční zajištění stavby. Riziko může spočívat v oškově vyšší nákladů a nejistotě spolufinancování z EU po skončení současného programového období.	III	Nedostatečné finanční zajištění stavby povede k odsunutí předpokládaného termínu zahájení provozu a tím k oddálení přínosů z realizace.	Střední	Pedlivé plánování finančních zdrojů a zajištění spolufinancování z EU formou zařazení projektu mezi prioritní stavby dopravní infrastruktury především pro nákladní dopravu.	SŽ, SFDI, MD ČR	Střední (B/III)
12	Změny v požadavcích na životní prostředí	V1	investiční náklady	Zejména opakované změny legislativy týkající se ochrany před hlukem apod.	Zvýšení investičních nákladů	krátkodobě	zvýšení investičních nákladů	C	Riziko se může projevit v dílčích lokalitách (např. Tišická spojka).	II	Dopad může mít vliv na stavebně technický návrh, tedy na investiční náročnost projektu.	Střední	Sledování a připomínkování připravované legislativy	SŽ	Nizké (C/I)
13	Odpor veřejnosti	V1	není	Komplikace při přípravě projektu, nesouhlas veřejnosti s dopady do území (realizace silničních přeložek, zábory ploch).	Odsun realizace projektu	krátkodobě	odsunutí přínosů z realizace stavby	C	Vzhledem k charakteru prací je pravděpodobnost nastání rizika hodnocena jako C (neutrální) - realizace Tišické spojky může vyvolat reakce veřejnosti.	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 vyšší investičních nákladů.	Střední	Aktivní přístup k jednáním s orgány státní správy i samosprávy i s veřejností.	SŽ	Střední (C/II)