

Kontrola vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích

Pavel Zapletal

Bakalářská práce
2018



Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta logistiky a krizového řízení
Ústav krizového řízení
akademický rok: 2017/2018

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavel Zapletal**
Osobní číslo: **L15227**
Studijní program: **B3909 Procesní inženýrství**
Studijní obor: **Ovládání rizik**
Forma studia: **kombinovaná**

Téma práce: **Kontrola vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích**

Zásady pro vypracování:

- 1. Zpracujte literární rešerši o kontrole vozidel a přepravovaného nákladu z pohledu bezpečnostních složek.**
- 2. Identifikujte rizika související s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích.**
- 3. Navrhněte doporučení pro minimalizaci rizik souvisejících s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích.**

Rozsah bakalářské práce:

Rozsah příloh:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

[1] **HOLUBOVÁ, Věra. Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-2.**

[2] **PŘIBYL, Pavel, JANOTA, Aleš a SPALEK, Juraj. Analýza a řízení rizik v dopravě: tunely na pozemních komunikacích a železnicích. Praha: BEN-technická literatura, 2008. ISBN 978-80-7300-214-5.**

[3] **TOMEK, Miroslav, SEIDL, Miloslav a HALAMA, Luboš: Bezpečnost přepravy nebezpečných věcí. Žilina: Hydropneutech, s.r.o, 2008. ISBN 978-80-968479-9-0.**

Další odborná literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Miroslav Tomek, PhD.**
Ústav ochrany obyvatelstva

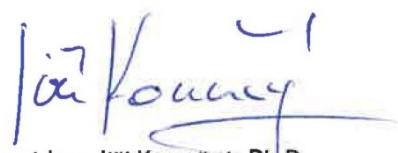
Datum zadání bakalářské práce: **3. listopadu 2017**

Termín odevzdání bakalářské práce: **15. května 2018**

V Uherském Hradišti dne 15. listopadu 2017



doc. RNDr. Jiří Dostál, CSc.
děkan



Ing. et Ing. Jiří Konečný, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE


Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹⁾;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²⁾;
- podle § 60³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60³⁾ odst. 2 a 3 autorského zákona mohou užít své dílo – bakalářskou práci nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům;
- pokud je výstupem bakalářské práce jakýkoliv softwarový produkt, považují se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se bakalářská práce skládá. Neodevzdání této součásti může být důvodem k neobhájení práce.

Prohlašuji,

- že jsem na bakalářské práci pracoval samostatně a použitou literaturu jsem citoval. V případě publikace výsledků budu uveden jako spoluautor.
- že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

V Uherském Hradišti ... 6.4.2018


.....
podpis studenta

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevdělečně zveřejňuje bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy. Vysoká škola disertační práce nezveřejňuje, byla-li již zveřejněna jiným způsobem.

(2) Bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

(4) Vysoká škola může odložit zveřejnění bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce nebo jejich částí, a to po dobu trvání překážky pro zveřejnění, nejdéle však na dobu 3 let. Informace o odložení zveřejnění musí být spolu s odůvodněním zveřejněna na stejném místě, kde jsou

zveřejňovány bakalářské, diplomové, disertační a rigorózní práce, jíž se týká odklad zveřejnění podle věty první, jeden výtisk práce k uchování ministerstvu.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jim dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlédne k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

ZAPLETAL, Pavel: Kontrola vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích. [Bakalářská práce]. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně. Fakulta logistiky a krizového řízení; Ústav krizového řízení. Vedoucí: doc. Ing. Miroslav Tomek, Ph.D. Stupeň odborné kvalifikace: Bakalář (Bc.) v programu: Procesní inženýrství, studijní obor: Ovládání rizik. Zlín: FLKŘ UTB, 2018, 73 stran.

Bakalářská práce je zaměřena na kontrolu vozidel a přepravovaného nákladu ze strany příslušníků bezpečnostních složek. V práci je popsáno, na co příslušníci bezpečnostních složek při provozu vozidel na pozemních komunikacích dohlíží a jaké k tomu používají technické prostředky. Pomocí metod analýzy rizik byla identifikována vybraná rizika souvisejících s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích. Identifikovaná rizika byla ohodnocena a u stanovených rizik byla navržena opatření pro jejich minimalizaci.

Klíčová slova: bezpečnost, komunikace, kontrola, náklad, přeprava, riziko, vozidlo

ABSTRACT

ZAPLETAL, Pavel: Checking Vehicles and transported Cargo on the Roads. [the Bachelor work]. Tomas Bata University in Zlin. Faculty of Logistics an Crisis Management; Institute for Crisis Management. The Leader: doc. Ing. Miroslav Tomek, Ph.D. The Level of Professional Qualification: The Bachelor (Bc.) in a Programme: The Process Engineering, The Field of Study: The Risk Controle. Zlin: FLKR UTB, 2018, 73 pages.

This dissertation analyses the risks caused by vehicles and transported cargo and discusses the different methods used by members of security forces to reduce these risks. There are multiple methods used to control road safety, firstly a risk analysis is carried out to identify the main issues caused by improper checking of vehicles and transported cargo. Next these risks are then evaluated and precautionary measures and laws are implied to ensure minimisation of these risks.

Keywords: Safety, Roads, Check, Cargo, Transport, Risk, Vehicles

Na tomto místě bych velice poděkoval svému vedoucímu bakalářské práce panu doc. Ing. Miroslavu Tomkovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady, svůj volný čas věnovaný průběžnému pročitání rozpracované a závěrečné verze bakalářské práce a při konzultacích. Mé poděkování patří i příslušníkům bezpečnostních složek za poskytnutí informací a času.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD.....	10
I TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1 BEZPEČNOST NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	12
1.1 FAKTORY OHROŽUJÍCÍ PROVOZ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	13
1.2 PRVKY PRO ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	14
1.3 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ SPOJENÝCH S KONTROLOU VOZIDEL NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	15
1.4 ZÁKLADNÍ PRÁVNÍ PŘEDPISY SOUVISEJÍCÍ S DOHLEDEM NAD SILNIČNÍM PROVOZEM	16
1.5 OSTATNÍ PRÁVNÍ NORMY SOUVISEJÍCÍ S DOHLEDEM NAD SILNIČNÍM PROVOZEM	17
1.5.1 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě.....	17
1.5.2 Nařízení Rady č. 561/2006.....	17
1.5.3 Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných látek.....	18
1.6 SILNIČNÍ DOPRAVA.....	19
1.6.1 Celní správa České republiky.....	20
1.6.2 Armáda České republiky	21
1.6.3 Obecní a Městská policie	21
1.6.4 Policie České republiky.....	22
1.6.5 Centrum služeb pro silniční dopravu	22
1.6.6 Zastavování vozidel ostatními osobami	23
2 CÍLE A METODY BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	24
II PRAKTICKÁ ČÁST	26
3 KONTROLA VOZIDEL PŘÍSLUŠNÍKY BEZPEČNOSTNÍCH SLOŽEK	27
3.1 KONTROLA VOZIDEL PŘÍSLUŠNÍKY POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY.....	27
3.2 ZPŮSOBY ZASTAVOVÁNÍ VOZIDEL PŘÍSLUŠNÍKY POLICIE ČESKÉ REPUBLIKY	27
3.3 KONTROLA DODRŽOVÁNÍ NEJVYŠŠÍ POVOLENÉ RYCHLOSTI.....	28
3.3.1 Laserové měřiče rychlosti	29
3.3.2 Radiolokační měřiče rychlosti.....	29
3.3.3 Soupravy pro úsekové měření	30
3.3.4 Měřiče rychlosti fungující na základě porovnání videozáznamu s rychlostí	31
3.3.5 Panely pro informaci o rychlosti projíždějících vozidel	31
3.4 KONTROLA CELKOVÉ HMOTNOSTI VOZIDEL	32
3.4.1 Vysokorychlostní váhy.....	32
3.4.2 Mobilní váhy	32

3.5	KONTROLA DOBY ŘÍZENÍ VOZIDEL	33
3.6	KONTROLA TECHNICKÉHO STAVU VOZIDEL.....	35
3.7	KONTROLA PŘEPRAVY NEBEZPEČNÝCH VĚCÍ.....	37
3.8	KONTROLA DOKLADŮ PŘEDEPSANÝCH K ŘÍZENÍ A PROVOZU VOZIDEL NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	38
3.9	KONTROLA ŘIDIČE ZDA NENÍ OVLIVNĚN ALKOHOLEM NEBO JINOU NÁVYKOVOU LÁTKOU	38
3.10	DALŠÍ TECHNICKÉ PROSTŘEDKY SLOUŽÍCÍ K DOHLEDU NAD SILNIČNÍM PROVOZEM	39
4	ANALÝZA RIZIK OHROŽUJÍCÍCH BEZPEČNOST PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	41
4.1	IDENTIFIKACE RIZIK OHROŽUJÍCÍCH BEZPEČNOST PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	42
4.2	OHODNOCENÍ RIZIK OHROŽUJÍCÍCH BEZPEČNOST PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	43
4.3	MAPA RIZIK.....	47
4.4	NÁVRHY NA ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	48
5	ANALÝZA RIZIK SPOJENÝCH S KONTROLOU VOZIDEL PŘÍSLUŠNÍKY BEZPEČNOSTNÍCH SLOŽEK.....	49
5.1	IDENTIFIKACE RIZIK SPOJENÝCH SE SILNIČNÍ KONTROLOU	49
5.2	OHODNOCENÍ RIZIK SPOJENÝCH SE SILNIČNÍ KONTROLOU	50
5.3	VÝSLEDEK A VYHODNOCENÍ RIZIK SPOJENÝCH SE SILNIČNÍ KONTROLOU	52
5.4	NÁVRHY NA OPATŘENÍ RIZIK SPOJENÝCH SE SILNIČNÍ KONTROLOU.....	54
	ZÁVĚR	59
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	60
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	63
	SEZNAM OBRÁZKŮ	64
	SEZNAM TABULEK.....	65
	SEZNAM PŘÍLOH.....	66

ÚVOD

S kontrolou vozidla se alespoň jednou v životě střetla většina z nás. Jednou z možností kontroly, se kterou jsme se mohli setkat, je kontrola vozidla ve stanici technické kontroly a měření emisí silničních vozidel, a to z důvodu kontroly, jestli je vozidlo technicky v pořádku. Vozidlo nesmí ohrožovat životní prostředí, ale především nesmí ohrožovat ostatní účastníky silničního provozu. Další možností je pak kontrola vozidla a přepravovaného nákladu příslušníky bezpečnostních složek (dále jen „BS“). Důvodů kontroly vozidel a přepravovaného nákladu může být hned několik. Většina lidí se obává chvíle, kdy je zastaví policisté, strážníci nebo celníci. Hlavním důvodem obavy bývá strach z jakéhokoliv potrestání ze strany příslušníků BS. Obava může být někdy oprávněná, jelikož někdy svým jednáním úmyslně či neúmyslně ohrožujeme provoz na pozemních komunikacích. Oproti tomu je někdy strach úplně zbytečný, protože pokud člověk opravdu nic zákonného neporušil, tak se nemá čeho obávat. Samotná kontrola vozidel příslušníky BS bude rozebírána v mé bakalářské práci.

Téma bakalářské práce „Kontrola vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích“ jsem si vybral, protože je mi blízké, jelikož se danou problematikou zabývám v rámci svého povolání průběžně během celého roku.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části, kdy jako první je teoretická část a jako druhá je praktická část. V teoretické části je pojednáváno o bezpečnosti na pozemních komunikacích, základních pojmech a právních předpisech souvisejících s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích.

V praktické části je pojednáváno o samotné kontrole vozidel a přepravovaného nákladu příslušníky BS, kde je rozebíráno, co je u zastavovaných vozidel kontrolováno a jaké technické prostředky jsou ke kontrole používány. Následně jsou u vybraných rizik souvisejících s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu, provedeny analýzy rizik, které jsou následně i vyhodnoceny.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 BEZPEČNOST NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Na bezpečnost přepravy nákladů na pozemních komunikacích dohlíží BS. Nejvíce se na samotnou kontrolu vozidel a jejich nákladu zaměřuje Policie České republiky, Obecní či Městská policie a Celní správa. V mé bakalářské práci se zaměřím především na kontrolu vozidel a přepravovaného nákladu z pohledu příslušníků Policie České republiky.

Samotný pojem bezpečnost můžeme vymezit jako jistotu, že uvažovaný systém neobsahuje žádné nežádoucí jevy a události. [1]

Zajišťování bezpečnosti na úseku dopravy se často probírá a diskutuje se o ní, jelikož se jedná o problém celkově všech druhů dopravy. Největším problémem však zatím zůstává nehodovost u silniční dopravy, která tvoří většinu všech dopravních nehod. Úmrtnost lidí na silnicích na celém světě přesahuje milion ročně. Dne 31. srpna 1869 v Irsku se stala první obětí provozu na pozemních komunikacích Mary Ward, kdy upadla pod automobil, který byl poháněn pomocí páry. Počet mrtvých na silnicích se neustále navyšuje, protože na silnicích jezdí stále větší počet motorových vozidel. K dopravním nehodám dochází stále, i když se spousta účastníků silničního provozu a související instituce snaží nehodovosti předcházet. [2]

Příčiny dopravních nehod můžeme rozdělit na vozidlo, člověka, pozemní komunikaci a její okolí.

Nejvíce dopravních nehod bývá způsobeno selháním lidského faktoru z důvodu často zbytečných chyb. Proto je třeba se snažit pomocí různých prostředků co nejvíce snížit eventuelní rizika související se vznikem dopravních nehod a jejich dopadů, aby byla míra chybovosti ze strany řidičů na pozemních komunikacích co nejmenší. U lidského faktoru rozlišujeme konání a chování v pozici řidiče na pozemních komunikacích. Konání řidiče je spojeno s jeho zručností, vědomostmi, schopností vnímat a jinými. Chováním řidiče je myšleno, jak s danými vlastnostmi dokáže naložit. Stále nejčastějšími účastníky dopravních nehod bývají osoby s věkem do pětadvaceti let, především z důvodu požití alkoholu nebo jiné návykové látky. [2]

Dalšími příčinami je pak vozidlo, u kterého je podstatný jeho systém brzd, spolehlivost karoserie, systém bezpečnostních prvků. Poslední základní příčinou je samotná pozemní komunikace a její okolí. Okolím jsou myšleny fyzické překážky, jako třeba dopravní značení nebo odvodnění, které by měly snížit nehodovost na pozemních komunikacích. [4]

1.1 Faktory ohrožující provoz na pozemních komunikacích

Na pozemních komunikacích jsou na nás nastražena mnohá nebezpečí, kterým je potřeba se snažit vyhnout nebo předcházet. Rizikové oblasti spojené s provozem na pozemních komunikacích si rozebereme, avšak důležité je si vůbec říct, co znamená pojem riziko. Riziko je kvalitativní a kvantitativní vyjádření ohrožení, zároveň riziko vyjadřuje pravděpodobnost vzniku negativního jevu a důsledky negativního jevu. [11]

Mezi rizika můžeme zařadit povětrnostní podmínky, stav pozemní komunikace, schopnosti řidičů a připravenosti řidičů. Uvedená rizika či faktory se vzájemně ovlivňují. Povětrnostními podmínkami je myšleno počasí a s tím spojené i roční období. Nejideálnějším případem je suchá vozovka a jasno, ale ne vždy je tomu tak. Řidičům může znesnadňovat pohodlnou jízdu vozovka pokrytá sněhem, paprsky ostrého slunce nebo také hustý déšť. Každá z vyjmenovaných situací může vést ke vzniku dopravních nehod. Stav pozemní komunikace je rovněž důležitý. Bohužel mnoho silnic na území České republiky (dále jen „ČR“) není v úplně dobrém stavu, což je dalším rizikovým faktorem ohrožujícím řidiče a jejich bezpečnost. Jedná se o silnice, které jsou velice úzké a tím komplikují vyhýbání se vozidel projíždějících okolo sebe. Často se v průběhu jízdy setkáváme i s nerovnostmi a výmoly nacházejícími se na našich silnicích. Největším problémem jsou velké díry, které řidič z dálky nemusí vidět. Po vjetí vozidla do takové díry, může dojít k poškození pneumatiky kola vozidla, s následkem úplného prasknutí pneumatiky. Po vjetí vozidlem do hlubší díry, je možné, že se podvozek vozidla poškodí a nebude již možné pokračovat v další jízdě. Někdy jde o malé díry, ale i ty mohou po vjetí kolem vozidla do nich, způsobit řidičům komplikace. Jízdní schopnosti řidičů a připravenost řidičů jsou nedílnou součástí bezpečného provozu vozidel na pozemních komunikacích. V dnešní době se na silnicích pohybuje čím dál více vozidel, ale ne každý řidič je opravdu dobrým řidičem. Problém může nastat již během kurzu autoškoly, kdy mladý řidič či mladá řidička po prvních jízdách v autoškolě vyhodnotí, že mu řízení motorového vozidla jde a dohodne se tak s učitelem autoškoly, že neodřídí stanovenou délku zkušebních jízd a brzy se přihlásí k závěrečným zkouškám autoškoly. Při závěrečných zkouškách autoškoly spojených s řízením vozidla může mít řidič či řidička štěstí a nemusí k žádné dopravní nehodě dojít a bez větších problémů závěrečnou zkoušku autoškoly dokončí, avšak po získání řidičského oprávnění se nevyježděnost řidiče může brzy projevit. Dalším z problémů může být nízký věk řidičů. Spousta mladých lidí, především mladí chlapečci po získání řidičského oprávnění, chtějí ukazovat okolí, jak jsou dobrými jezdci a s minimálními nebo žádnými zkušenostmi se na silnicích

prohánějí vozidly vysokými rychlostmi, aniž by vozidlo uměli ovládat na dobré úrovni. Řidiči vyššího věku se musí nejdříve šest měsíců před dovršením věku 65 let a nejpozději v den narozenin, podrobit lékařské prohlídce platné na tři roky. Takle podmínka platí i pro řidiče před 68 rokem života. Od 68. roku života již řidiči musí podstoupit lékařskou prohlídku každé dva roky. V průběhu života nebo i po stanovené lékařské prohlídce může dojít ke zhoršení zdravotního stavu řidiče, což může vést ke snížení řidičských schopností. Jde například o zhoršenou schopnost vidění, vedoucí k vyšší pravděpodobnosti vzniku dopravních nehod. Nesmíme zapomínat ani na příležitostné řidiče. Příležitostný řidič je řidič, který své vozidlo řídí jen minimálně, například jen v nutnosti dojet k lékaři nebo jednou měsíčně zajet na velký rodinný nákup. Kvůli nepravidelnému řízení si tělo rychle odvykne od starých řidičských návyků. Řidič si pak není jistý nejen svými řidičskými schopnostmi, ale i jeho reakcemi na nečekané situace, vznikající na silnicích. Ty již bývají pomalejší než u řidičů užívajících vozidlo každý den. Na závěr bych ještě zmínil agresivní řidiče, kteří často nedokážou snést jízdu jiného mnohdy rychlejšího vozidla před nimi a tak na jedoucí vozidlo troubí, či jej světelně problíkávají, aby jim „nebránili“ v jízdě. Problém nastává ve chvíli, kdy se takový řidič rozhodne pomaleji jedoucí vozidlo předjíždět. Někdy agresivní řidiči mohou přehlédnout vozidlo jedoucí v protisměru a problém je hned na světě.

1.2 Prvky pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích

Ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích slouží dopravní značení, migrační objekty, vodící a záchytná bezpečnostní zařízení.

Dopravní značení se na pozemních komunikacích používá tak, aby řidiči se znalostmi základních silničních předpisů se svými vozidly havarovali co nejméně. Dopravní značení lze rozdělit na vodorovné a svislé dopravní značení. Svislé dopravní značky bývají umístěny na vozidlech, na přenosných sloupcích a stojanech nebo jsou pevně připevněny na konstrukcích a sloupech. Zatímco vodorovné značení bývá umístěno přímo na pozemních komunikacích. Mohou být na pozemních komunikacích umístěny dlouhodobě, či jen po určité době. [4]

Migrační objekty a jejich oplocení se buduje na místech, kde bývá zvýšený pohyb zvěře, aby nedocházelo ke srážkám vozidel se zvěří. [4]

K eliminaci dopravních nehod také slouží vodící a záchytná bezpečnostní zařízení. K vodícím bezpečnostním zařízením patří vodící proužky a směrové sloupky. Jako záchytná

ná bezpečnostní zařízení slouží svodidla. Svodidel existuje více druhů. Jedná se o svodidla jednostranná, oboustranná, zábradelní a v neposlední řadě také tlumiče nárazu. Tlumiče nárazu slouží k zabránění nárazu vozidlem do pevné překážky. Používají se zábradlí nebo obrubníky. Vodící bezpečnostní zařízení napomáhá řidičům na silnicích k lepší orientaci na vozovce, zejména při snížené viditelnosti, jakými může být například déšť, tma, mlha, husté sněžení a další. [4]

1.3 Vymezení základních pojmů spojených s kontrolou vozidel na pozemních komunikacích

Pro správnou orientaci v oblasti kontroly vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích je třeba znát pojmy s ní související. Pojmů spojených s dopravou je mnoho. My si objasníme základní pojmy související s problematikou kontroly vozidel a dále také přímo pojmy související s přepravovaným nákladem. Mezi nejvýznamnější základní pojmy patří:

- Bezpečnost přepravy, kterou je možné vysvětlit jako stav udržující úroveň rizika vzniku mimořádné události, způsobující ohrožení životního prostředí, života, zdraví osob a majetku na únosné mezi; [2]
- Jízdní souprava je souprava složená z jednoho nebo více motorových vozidel a jednoho nebo více přípojných vozidel; [3]
- Motorové vozidlo je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus; [3]
- Obec je zastavěné území, jehož začátek a konec je na pozemní komunikaci označen příslušnými dopravními značkami; na účelových komunikacích se značky neosazují; [3]
- Osobní vozidlo je vozidlo, jehož celková hmotnost nepřesahuje 3,5 tuny;
- Pozemní komunikace se rozděluje na dálnice, motorové silnice a silnice pro první, druhou a třetí třídu;
- Přípojným vozidlem je nemotorové silniční vozidlo, které je taženo jiným vozidlem a tvoří tak s přípojným vozidlem soupravu; [5]
- Řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové či nemotorové vozidlo nebo tramvaj, ale řidičem je i jezdec na zvířeti; [3]
- Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích; [3]

- Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. [3]

1.4 Základní právní předpisy související s dohledem nad silničním provozem

Se samotným provozem vozidel na pozemních komunikacích souvisí množství zákonů a vyhlášek. Zde budou vyjmenovány a následně i obecně popsán jejich obsah. Mezi nejzákladnější patří:

- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, je zákonem, obsahujícím pravidla, práva a povinnosti účastníků, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích;
- Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, se zabývá podmínkami pro provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly, pro svou vlastní potřebu nebo pro cizí potřebu z důvodu podnikání. Také jsou zde obsažena práva a povinnosti fyzických a právnických osob spojených s provozem silničních vozidel a s provozem vozidel na pozemních komunikacích, související působnost a pravomoc orgánů státní správy;
- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, upravující druhy, stavbu, ochranu a podmínky užívání pozemních komunikací. Dále také obsahuje povinnosti a práva uživatelů a vlastníků pozemních komunikací, závěrem i činnost správních úřadů spojených s pozemními komunikacemi;
- Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb. o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. Jedná se o zákon, ve kterém jsou upraveny práva a povinnosti: stanice měření emisí, stanice technické kontroly, majitelů a provozovatelů vozidel a osob dovážejících, vyrábějících a uvádějících vozidla na trh. Tento zákon upravuje i podmínky pro registrování vozidel, kontrolu technických stavů vozidel užívaných k provozu na pozemních komunikacích a k vykonávání státního dozoru a státní správy v dané oblasti;
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Vyhláška pojednává o všech druzích dopravních značek a jejich právních podmínkách, o světelných a akustických signálech a o dopravních zařízeních a zařízeních pro provozní informace. Jsou zde zmíněny informace

- o výjimkách z omezení jízdy některých vozidel, označování vozidel, osob a věcí ve zvláštních případech a informace o řízení provozu na pozemních komunikacích;
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zaměřená na technické podmínky a schvalování technické způsobilosti spojené s provozem vozidel na pozemních komunikacích z hlediska právních vztahů.

1.5 Ostatní právní normy související s dohledem nad silničním provozem

V souvislosti s kontrolou nákladních vozidel jsou zde i další právní normy, které jsou příslušníci BS povinni zohledňovat a kontrolovat.

1.5.1 Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „AETR“), je mezinárodní dohodou uzavřenou dne 1. července roku 1970 v Ženevě a platnou od 5. ledna roku 1976. Zkratka AETR pochází z francouzského názvu Accord européen sur les transports routiers. Obsahem dohody je určení, jakých účastníků silničního provozu se dohoda týká. Rovněž jsou její součástí podmínky a případy, kdy dohodu není třeba účastníky silničního provozu uplatňovat. Dohoda určuje požadavky osádky vozidla na věk řidiče, profesní způsobilost, povinné přestávky v závislosti na jejich délce a opakovanosti, nejdelší dobu řízení, čas odpočinku a podmínky pro možné odchýlení se od stanovených mezí. Součástí dohody jsou i způsoby, kterými se provádí dohled nad dodržováním stanovených podmínek. Kontrola se provádí u kotoučových tachografů zhlédnutím záznamového listu a u digitálních tachografů stažením údajů na flash disk nebo vytištěním papírového záznamu o jízdách a rovněž zhlédnutím údajů o jízdách a dobách odpočinků řidiče vozidla. [13]

1.5.2 Nařízení Rady č. 561/2006

Nařízení Rady č. 561/2006 datuje vznik na den 15. března roku 2006 a je platné od 11. dubna roku 2007. Nařízení obsahuje povinnosti řidičů a dopravců, dobu řízení, dobu odpočinku a čerpání přestávek mezi řízením, a to uvnitř Evropské unie (dále jen „EU“). Určuje, jakým způsobem má být prováděna kontrola dodržování stanovených podmínek. Vztahuje se na přepravu osob a zboží prostřednictvím automobilů a dopravních prostředků nad

3,5 tuny uvnitř EU, proto musí být vybaveny tachografy, které zaznamenávají a ukládají informace u plnění výše uvedených podmínek pro možnou kontrolu ze strany policistů. [13]

1.5.3 Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných látek

Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (dále jen „ADR“) byla dne 30. září roku 1957 uzavřena pod záštitou Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů v Ženevě. Zkratka ADR je vytvořena z francouzského názvu Accord Dangereuses Route. Obsahem dohody je samotný text a přílohy A a přílohy B. Příloha A upravuje ustanovení o nebezpečných látkách a předmětech a tvoří první až sedmou část příloh. Příloha B upravuje ustanovení o přepravě, dopravních prostředcích a tvoří osmou a devátou část příloh. [12]

Nebezpečné věci jsou látky a předměty, které z důvodu svých vlastností, povahy a stavu mohou být příčinou pro ohrožení bezpečnosti osob, věcí, zvířat nebo životního prostředí při jejich přepravě. Jde vlastně o předměty a látky, u kterých přílohy A a B z dohody ADR jejich mezinárodní silniční přepravu zakazují či dovolují pouze za určitých podmínek. Konkrétně u silniční dopravy je povoleno přepravovat pouze nebezpečné věci uvedené v dohodě ADR i se stanovenými podmínkami. [12]

Každý obal nebezpečné látky musí být označen oficiálním názvem pro přepravu, UN kódem, označením množství s obsahem látky ohrožující životní prostředí a bezpečnostní značkou nebo označením nebezpečí podle vzorů bezpečnostních značek. UN číslo je identifikační číslo nebezpečné věci. [13]

Označení přepravy nebezpečných věcí musí nést i dopravní jednotka, kdy dohodou ADR je pro dopravní jednotku dovolen jenom jeden přívěs nebo návěs. Označení je prováděno pomocí oranžové tabulky čitelně a dobře viditelně umístěné na přední straně a zadní straně dopravní jednotky. Rozměry tabulek jsou pevně dané. Možností rozměrů tabulky jsou buď 400 x 300 mm nebo 300 x 120 mm s uvedením čísla nebezpečnosti a identifikačního čísla látky. Tabulka je uprostřed rozdělena vodorovnou čarou, kdy nad rozdělovací čarou se uvádí identifikační číslo nebezpečnosti a pod čarou se nachází identifikační číslo látky. Vozidla cisteren a dopravní jednotky s jednou či více cisternami přepravujícími nebezpečné látky, musí mít i na bočních stěnách cisterny výše uvedené oranžové tabulky. [13]

Na základě chemických, technických a fyzikálních vlastností, se nebezpečné věci podle nebezpečnosti rozdělují do devíti tříd:

- třída 1 – Výbušné látky a předměty
- třída 2 – Plyny,
- třída 3 – Hořlavé kapaliny,
- třída 4.1 – Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky a znečtivěné tuhé výbušné látky,
- třída 4.2 – Samozápalné látky,
- třída 4.3 – Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny,
- třída 5.1 – Látky podporující hoření,
- třída 5.2 – Organické peroxidy,
- třída 6.1 - Toxické látky,
- třída 6.2 – Infekční látky,
- třída 7 – Radioaktivní látky,
- třída 8 – Žíravé látky,
- třída 9 – Jiné nebezpečné látky a předměty. [13]

1.6 Silniční doprava

Silniční doprava je nejstarší typem dopravy, sloužící k přesunu lidí, zvířat a věcí z jednoho místa na místo druhé pomocí dopravních prostředků nebo zvířat. V dnešní době se využívají zejména dopravní prostředky, protože jsou pohodlnější. Přesun z bodu A do bodu B je rychlejší a zároveň především nákladní vozidla uvezou i větší množství nákladu než zvířata. Z tohoto důvodu se stále budují nové silnice pro zkvalitnění přepravy na pozemních komunikacích, jelikož na silnicích přibývá čím dál více dopravních prostředků a tím pádem se i budováním rychlostních silnic snaží stát korigovat hustý provoz na pozemních komunikacích.

Slovo kontrola má spoustu významů, záleží, v jakém slovním spojení je slovo kontrola obsaženo. Kontrola může například znamenat přezkoumávání, dohled, ověřování nebo dozor. Nás ovšem bude především zajímat slovní spojení silniční kontrola.

Silniční kontrolou je kontrola vozidel, přípojných souprav i jízdních kol, prováděná na pozemních komunikacích. Silniční kontrolu provádějí příslušníci Celní správy ČR, Vojskové policie, Obecní nebo Městské policie a Policie ČR. Řidič motorového vozidla

je povinen předložit doklady předepsané k řízení a provozu motorových vozidel na pozemních komunikacích na výzvu policisty, vojenského policisty, strážníka a celníka ve stejnokroji. Příslušníci BS by při provádění silničních kontrol měli být řádně a jednotně vyzbrojeni a ustrojeni. Vozidla rozdělujeme podle druhu na vozidla silniční a vozidla zvláštní. Do silničních vozidel patří motocykly, osobní automobily, nákladní automobily, autobusy, přípojná vozidla, speciální vozidla a ostatní silniční vozidla. K zvláštním vozidlům se řadí přípojný pracovní stroje, samojízdné pracovní stroje, lesnické či zemědělské traktory a jejich přípojná vozidla, nemotorové pracovní stroje, nemotorová tažná nebo tlačená vozidla pěšky jdoucí osobou, invalidní vozíky s motorovým pohonem s přesahující délkou či šířkou o jeden metr, konstrukční rychlostí převyšující šest kilometrů za hodinu nebo převyšující nejvyšší povolenou hmotnost 450 kg. Vozidla se rozdělují do kategorií s písemným označením. Jedná se o kategorie písmen:

- L - do kategorie L patří především motorová vozidla mající tři kola a méně;
- M – do kategorie M spadají motorová vozidla se čtyřmi a více koly a vozidla sloužící pro přepravu osob;
- N – do kategorie N se řadí motorová vozidla se čtyřmi a více koly a vozidla využívaná se k přepravě nákladů;
- O – do kategorie O patří vozidla přípojná;
- T – do kategorie T spadají traktory, a to lesnické či zemědělské;
- S – do kategorie S se řadí pracovní stroje;
- R – do kategorie R patří ostatní vozidla, nepatřící do ani jedné z výše uvedených kategorií. [5]

1.6.1 Celní správa České republiky

Celní správa ČR je ozbrojený bezpečnostní sbor ČR a zároveň soustava správních orgánů. Celní správa se řídí zákonem č. 17/2002 Sb. o Celní správě České republiky, kdy celní úřady jsou podřízeny Generálnímu ředitelství cel. Generální ředitelství cel je podřízeno Ministerstvu financí. V čele Generálního ředitelství cel je generální ředitel. [8]

Hlavním úkolem Celní správy ČR je zjišťování případů porušování celních a daňových předpisů, které souvisejí s tranzitem, vývozem a dovozem zboží. V dnešní době jsou dané předpisy porušovány především v oblasti elektroniky, textilu, motorových vozidel, pohonných hmot, potravinářských výrobků, zemědělských výrobků a zboží spojených se spotřební daní. Celní správa ČR se zabývá odhalováním závažné trestné činnosti, orga-

nizovaného zločinu a jejich pachatelů. Celní správa ČR také řeší protidrogovou problematiku, k jejímu odhalování pomáhají služební psi Celní správy ČR, kteří se využívají pro vyhledávání cigaret a drog. [6]

V oblasti dopravy se Celní správa ČR zaměřuje na kontrolu hmotnosti vozidel, kontrolu poplatků spojených s užíváním dálnic (dálniční kupóny), kontrolu zda vozidlo splňuje podmínky určené pro přepravu nebezpečných nákladů, kontrolu hrazení mýtného, kontrolu přepravy odpadů a kontrolu prostor nákladních vozidel spojenou s aktuálním tématem přepravy nelegálních migrantů.

1.6.2 Armáda České republiky

Armáda ČR se skládá z více útvarů, kdy jedním z nich je i Vojenská policie. Vojenské policie je podřízena ministru obrany ČR a jejím čele je náčelník Vojenské policie. Vojenská policie se řídí zákonem č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii a změně některých zákonů. Úkoly Vojenské policie je policejní ochrana vojenských objektů, ozbrojených sil a vojenského materiálu, včetně majetku státu, se kterým Ministerstva obrany ČR hospodaří. [7]

Příslušník vojenské policie má oprávnění k zastavování a prohlížení vozidel řízených vojáky a vozidla ozbrojených sil. Ve vojenských objektech a při vjezdu nebo výjezdu z nich, smí vojenský policista zastavovat a kontrolovat jakékoliv vozidlo. Při řízení provozu vozidel ozbrojených sil na pozemních komunikacích, má vojenský policista oprávnění zastavovat vozidla stejná jako policista ČR. [4]

1.6.3 Obecní a Městská policie

Obecní policie a Městská policie se řídí zákonem č. 553/1991 Sb. o obecní policii. Obecní (Městská) policie je zřizována obecním zastupitelstvem na základě obecně závazné vyhlášky. Obecní policie je řízena starostou obce či jiný zastupitelem obce, který je zvolen zastupitelstvem obce. V čele Obecní (Městské) policie může být pověřený strážník ze strany zastupitelstva obce na základě návrhu starosty. [9]

Působnost Obecní (Městské) policie je na území dané obce nebo i na území dalších obcí dle dohody s danou obcí. Obecní (Městská) policie zajišťuje veřejný a vnitřní pořádek na území její působnosti. Strážníci jsou oprávněni provádět kontrolu vozidel na pozemních komunikacích. Hlavní rozdíly mezi Policií ČR a Obecní (Městskou) policií jsou v tom,

že Obecní (Městskou) policii zřizuje obec, strážníci jsou přijímáni do pracovního poměru a příjem dostávají z finančních prostředků obce. Zatímco policisté Policie ČR jsou přijímáni do služebního poměru, služební příjem dostávají z finančních prostředků státu a územní působnost mají na území celé ČR.

1.6.4 Policie České republiky

Policie ČR je celostátně působící jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, řídicí se zákonem č. 273/2008 Sb. o Policii ČR. Hlavními úkoly Policie ČR je ochrana bezpečnosti a veřejného pořádku uvnitř státu. Tyto úkoly policisté plní pořádkovým dozorem a v případě problému pak i samotnou realizací bezprostředních zásahů. Policie ČR je podřízena Ministerstvu vnitra. V čele Policie ČR je policejní prezident. Dohledem nad provozem vozidel na pozemních komunikacích a s tím spojené zastavování vozidel a jejich kontrolou se zabývá zejména služba dopravní policie. Policisté dopravních inspektorátů se dělí na skupinu dopravních nehod a skupinu dohledu nad plynulostí a bezpečností silničního provozu. Hlavním úkolem policistů ze skupiny dopravních nehod je vyšetřování dopravních nehod. Jak je patrné ze samotného názvu skupiny, je úkolem skupiny dohledu nad plynulostí a bezpečností silničního provozu provádět dohled na silnicích v přímém výkonu služby, což je tedy hlavním úkolem složek Policie ČR, zabývajících se kontrolou vozidel a přepravovaným nákladem. Neznamena to však, že kromě hlídky služby dopravní policie, není oprávněn vozidlo zastavit i policista z jiné složky policie. [10]

1.6.5 Centrum služeb pro silniční dopravu

Centrum služeb pro silniční dopravu (dále jen „CSPSD“) je právnickou osobou a zároveň státní příspěvkovou organizací, která je zřizována Ministerstvem dopravy ČR. Centrum služeb pro silniční dopravu má své mobilní externí jednotky, které byly vytvořeny jako odborně a materiálně technicky vybavené složky pro podporování výkonu státního odborného dozoru na úseku silniční dopravy vlády ČR od 20. února 2002. V současnosti má CSPSD dohromady patnáct mobilních externích jednotek rozmístěných na území ČR, které spolupracují především s dopravní policií. [25]

K hlavním úkolům mobilních externích jednotek patří:

- posílení, zajištění kvalitnějších a intenzivnějších úkonů státního odborného dozoru na úseku silniční dopravy při provádění silničních kontrol;

- zajištění rychlého a kvalitního uplatnění evropských a národních právních norem platných pro silniční dopravu při kontrolách v praxi;
- odborné zajištění kontrolní činnosti s cílem zvýšit ochranu pozemních komunikací a zvýšit bezpečnost a plynulost silničního provozu;
- zajištění uskutečnění úkolů stanovených Ministerstvem dopravy při řešení aktuálních problémů v silniční dopravě;
- zajištění stejných kontrolních postupů a přístupů kontrolních orgánů, včetně zpětné vazby s Ministerstvem dopravy. [25]

Centrum služeb pro silniční dopravu už navázalo mnoho kontaktů se zahraničními kontrolními složkami, jelikož jejich pracovníci pravidelně zajišťují společné kontrolní akce v ČR a kromě toho i na území Německa, Rakouska, Slovenska, Polska a Maďarska. [25]

1.6.6 Zastavování vozidel ostatními osobami

Při vzniku zvláštních okolností a za splnění určitých podmínek, smí zastavovat vozidla i jiné osoby než příslušníci BS. Jedná se o zastavování vozidel:

- účastníkem dopravní nehody pro zajištění pomoci zraněné osobě nebo k zajištění plynulosti a bezpečnosti na pozemních komunikacích,
- zaměstnancem provozovatele vlakových drah u železničních přejezdů,
- dopravcem při nutnosti nastoupení či vystoupení cestujících přímo do vozovky,
- průvodcem zvířat pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,
- školním, předškolním či pro zdravotně postižené osoby pedagogem vedeným děti či zdravotně postižené osoby při přecházení přes silnici,
- osobami vykonávajícími opravy, budování nebo údržbu pozemních komunikací pro zajištění bezpečnosti,
- osobou pověřenou obecním úřadem obce s rozšířenou působností k zajištění bezpečného přechodu dětí přes přechod pro chodce. [4]

2 CÍLE A METODY BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Cílem bakalářské práce je zpracování literární rešerše o kontrole vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích z pohledu BS, identifikaci rizik souvisejících s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích a návrhnutí doporučení pro minimalizaci rizik souvisejících s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích.

Bakalářská práce je rozdělena na dvě části, kdy jako první je teoretická část a jako druhá je praktická část. Teoretická část je zpracována formou literární rešerše, kde jsem popsal faktory a prvky ohrožující bezpečnost provozu vozidel na pozemních komunikacích. U faktorů ohrožujících provoz na pozemních komunikacích je využito metody pozorování zaměřené na povětrnostní podmínky, stav pozemních komunikací a zranitelné oblasti u některých z řidičů. Dále jsou v teoretické části uvedeny základní pojmy a základní právní předpisy související s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích, kde jsem specifikoval i nebezpečné věci. Obsahem teoretické části jsou i příslušné BS zabývající se kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích a každá BS je představena.

V praktické části je pojednáváno o samotné kontrole vozidel a přepravovaného nákladu příslušníky BS. Je v ní využito metody syntézy, kde pomocí sjednocení informací jsou informace spojeny v jeden celek a hovoří o tom, co je u zastavovaných vozidel kontrolováno a jakým způsobem mohou být kontrolována vozidla příslušníky BS zastavována. V další části jsou vymezeny technické prostředky, využívané příslušníky BS ke kontrole vozidel. Pomocí metody klasifikace jsou jednotlivé technické prostředky řazeny do skupin podle druhu jejich využití. Následující metodou, která se v bakalářské práci objevuje, je metoda srovnávání. Metoda srovnávání je uplatněna u porovnávání přístrojů pro zjištění, zda není řidič ovlivněn alkoholem. Při této metodě jsou srovnávány detekční trubičky s elektronickými přístroji pro detekci alkoholu.

Následně jsou provedeny analýzy vybraných rizik. Prvně jsou identifikována rizika ohrožující bezpečnost provozu vozidel na pozemních komunikacích. U rizik ohrožujících bezpečnost provozu vozidel na pozemních komunikacích je použita skórovací metoda s mapou rizik, u které jsou rizika ohodnocena příslušníky BS zabývající se samotnou kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích. U daných rizik jsou stanoveny i návrhy opatření pro minimalizaci rizik. Také jsou identifikována rizika souvi-

sejících přímo s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu z pohledu příslušníků BS provádějících kontrolu vozidel, a to pomocí Ishikawova diagramu. K ohodnocení rizik je využita metoda Failure Mode and Effects Analysis (dále jen „FMEA“). Vybraná rizika jsou pomocí Paretova principu pravidlem 80/20 zhodnocena a pomocí Lorenzovy křivky graficky znázorněna. Pro identifikovaná rizika je samozřejmě doporučeno opatření k minimalizaci rizik.

II. PRAKTICKÁ ČÁST

3 KONTROLA VOZIDEL PŘÍSLUŠNÍKY BEZPEČNOSTNÍCH SLOŽEK

Kontrola vozidel a přepravovaného nákladu je prováděna příslušníky některých BS. Mezi takové BS patří: Policie ČR, Celní správa ČR, Obecní (Městská) policie a Armáda ČR. Kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích se zabývá především Policie ČR a Celní správa ČR, kdy daná kontrola bude rozebírána v následujících odstavcích.

3.1 Kontrola vozidel příslušníky Policie České republiky

Hlídky Policie ČR republiky zastavují vozidla z různých důvodů. Hlavními důvody silničních kontrol u osobních vozidel a nákladních vozidel bývá špatný technický stav vozidla, překročení nejvyšší povolené rychlosti, pronásledování pachatelů trestných činů a pátrání po nich. U nákladních vozidel bývají kontrolovány ještě další věci. Jednou z nich je možnost zkontrolování, zda nákladní vozidlo svou celkovou hmotností včetně nákladu nepřekračuje nejvyšší povolenou hmotnost nebo nepřekračuje-li povolenou hmotnost jednotlivých náprav špatným rozložením nákladu. Další možností kontroly nákladních vozidel může být kontrola, zda řidič nákladního vozidla nepřekračuje maximální povolenou dobu řízení. U řidičů motorových vozidel bývají dále kontrolovány doklady předepsané k řízení motorových vozidel na pozemních komunikacích a také může být zkontrolována povinná výbava vozidla. Řidič motorového vozidla může být hlídkou Policie ČR vyzván, aby se podrobil vyšetření, zda není ovlivněn alkoholem či vyšetření zda není ovlivněn jinou návykovou látkou.

3.2 Způsoby zastavování vozidel příslušníky Policie České republiky

Policisté ČR mohou zastavovat vozidla několika různými způsoby. Nejjednodušeji by se dalo zastavování vozidel ze strany policistů rozdělit na zastavování vozidel služebním vozidlem Policie ČR s použitím zvukových a signalizačních zařízení a na zastavování vozidel přímo samotnými policisty. V případě zastavení vozidla služebním vozidlem jsou možnosti dvě. První z možností je zastavení vozidla buď služebním vozidlem Policie ČR s nápisem Policie a druhou možností je zastavení vozidla civilním vozidlem Policie ČR. Obě možnosti zastavení služebním vozidlem Policie ČR lze rozdělit na více způsobů, jakým je možné vozidlo zastavit. Jedná se o možnost zastavení vozidla služebním vozidlem

Policie ČR nacházejícím se za zastavovaným vozidlem za použití předních světelných signalizačních zařízení s možností i zvukového zařízení nebo předjetím zastavovaného vozidla a použitím zadních světelných zařízení s možností použití zvukového zařízení. V případě neuposlechnutí výzvy řidičem zastavovaného vozidla, může následovat násilné zastavení vozidla buď zátarasem cesty pomocí jednoho či více služebních vozidel Policie ČR nebo pomocí zastavovacího pásu, kterým bývají motorizované hlídky Policie ČR vybaveny. Zastavovací pás policistům umožňuje rychlejší zastavení vozidla, jelikož po přejetí vozidlem je proraženo jedno či více kol vozidla, čímž dojde k rapidnímu poklesu rychlosti vozidla a postupně dochází k úplnému úniku vzduchu z kol vozidla. Při zastavování vozidel policistou stojícím u silnice by měli být policisté zastavující vozidla stejně ustrojeni a na sobě by měli mít oblečenou reflexní vestu či reflexní bundu, kdy u Policie ČR se jedná o reflexní oblečení žluté barvy. Následně policista může vozidlo zastavit pomocí zastavovacího terče bílé barvy uprostřed s červenou kruhovou výplní, svítilnou červené barvy nebo pomocí signalizací rukou.

Jako možnost k zabránění další jízdy vozidla slouží i technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla. Jedná se především o případy, kdy je vozidlo zaparkováno na místě, kde je zakázáno stání či zastavení vozidla, vjezd vozidel zakázán, stojící vozidlo na chodníku, prováděn neoprávněný zábor veřejného prostranství nebo kde to není povoleno. Jako téměř každé oprávnění má své podmínky, za kterých je možné tento prostředek užit. Nelze použít technický prostředek v případě, že vozidlo tvoří překážku provozu na pozemních komunikacích a dále i v případě viditelného označení vozidla patřícího ozbrojeným bezpečnostním sborům, ozbrojeným silám, rychlé záchranné službě, požární ochraně, invalidovi nebo osobě využívající imunit či výsad. Pro svou ochranu si příslušníci bezpečnostních sborů u poškozených vozidel, vozidlo fotograficky zadokumentují, aby tak předcházeli nepravdivým stížnostem ze strany vlastníků vozidel. Technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla se používá na přední kolo na straně řidiče, odkud je dobře viditelný.

3.3 Kontrola dodržování nejvyšší povolené rychlosti

K měření rychlosti se používají technické prostředky, které můžeme rozdělit do více skupin podle toho, jaké metody při měření používáme. Základní rozdělení měřičů rychlosti podle způsobu zjišťování rychlosti. Podle toho zda jde o měření za pohybu nebo z pevného bodu, rozdělujeme měřiče rychlosti na mobilní měřiče rychlosti a stacionární měřiče rychlosti.

Pro měření rychlosti jsou podle principu měření používána tato zařízení:

- laserové měřiče rychlosti,
- radiolokační měřiče rychlosti,
- soupravy pro úsekové měření,
- měřiče rychlosti fungující na základě porovnání videozáznamu s rychlostí.

3.3.1 Laserové měřiče rychlosti

Laserové měřiče rychlosti fungují na základě zachycení odrazu laserového paprsku od jedoucího vozidla. Výhodou laserových měřičů je schopnost fungování na větší vzdálenost, ideální je však vzdálenost v rozmezí od 50 m do 200 m. Mezi další výhody lze zařadit i nízké hmotnosti, malé rozměry a nízké nároky na obsluhu laserových měřičů rychlosti. Laser je pro lidský zrak neviditelný, protože jeho činnost probíhá v infračervené části světelného spektra. Měření rychlosti pomocí laserových měřičů rychlosti probíhá na principu, že vzdálenost a poté rychlost jedoucího vozidla je vypočítána ze zpoždění v rámci vysílání a následovného zachycení odráženého laserového paprsku. Záznamové zařízení nebo externí zobrazovací jednotka bývají součástí laserových měřičů. [22]

Policisté k laserovému měření rychlosti používají měřiče:

- ProLASER III od společnosti LAVET,
- LTI 20-20 UltraLite Micro DigiCam,
- TruCAM od společnosti ATS-Telcom. [22]

3.3.2 Radiolokační měřiče rychlosti

Radiolokační měřiče rychlosti jsou nejpoužívanějším způsobem pro měření rychlosti jedoucích vozidel používaných Policií ČR. Pro zjišťování rychlosti, používají radiolokační měřiče detekci fázového posuvu zachycených rádiových vln vyzařujících v mikrovlnném pásmu a poté odrážených od projíždějících vozidel. K tomuto způsobu měření, Policie ČR využívá měřič rychlosti RAMER AD 9 a novější typ RAMER AD 10. Oba měřiče jsou dodávány od společnosti RAMET. Pro správné použití měřičů rychlosti RAMER, je třeba dodržovat základní pravidla. Je rozhodně důležité, aby měření probíhalo ve vodorovné rovině, a zároveň se nesmí jednat o zatáčku či kopcovitý terén, což by neumožňovalo změřit rychlost projíždějících vozidel. Nutné je také po zapnutí radaru, radar správně zaměřit a nastavit parametry měření, kterými jsou například místo, čas, maximální povolená rych-

lost a směr měření. Výše uvedené měřiče rychlosti mají velkou přesnost měření nejen z pevného stanoviště, ale i z pohybujícího se vozidla. Avšak je důležité jednou za dva roky měřiče metrologicky ověřit. V případě, že by měřič nebyl metrologicky ověřen, nebylo by možné měřič k měření použít. Na obrázku 1 je ukázka takového měření v praxi. [15]



Obrázek 1 Měření rychlosti přístrojem RAMEO AD 10 [vlastní zpracování]

3.3.3 Soupravy pro úsekové měření

Soupravy pro úsekové měření se využívá uvnitř obcí a měst, kde je třeba, aby byla nejvyšší povolená rychlost skutečně dodržována. Úsekové měření je realizované pomocí kamer umístěných na sloupech. Jedna kamera snímá stanovenou silnici a druhá kamera snímá stejnou silnici, avšak o několik stovek metrů dále. Principem měření je zpracování videosignálu z obou kamer pomocí počítače, a to pokaždé když pod danou kamerou projede jakékoliv vozidlo. V danou chvíli kamera zaznamená snímek, na kterém se nachází vozidlo, jeho registrační značka a nesmí chybět čas průjezdu pod kamerou. Následně se na základě databáze k sobě připojují souhlasné registrační značky a porovnává se jejich čas. Z odečtu časů mezi průjezdem první a druhou kamerou se vypočítá průměrná rychlost vozidel v daném úseku. Podle stanovené průměrné rychlosti v daném úseku je pak určeno,

zda se řidič vozidla dopouští přestupkového jednání či nikoliv. Proto i když řidič vozidla u první kamery zpomalí a následně opět zrychlí, tak se stejně přestupkového jednání může dopustit. K úsekovému měření se využívá zařízení Unicam Velocity. [22]

3.3.4 Měřiče rychlosti fungující na základě porovnání videozáznamu s rychlostí

Měřiče rychlosti fungují na základě porovnání rychlosti vozidla Policie ČR s metrologicky ověřeným měřičem rychlosti a s jedoucím vozidlem. V tomto případě se srovná rychlost vozidla Policie ČR s jedoucím vozidlem a následně dojde k zaznamenání rychlosti pomocí videozáznamu. Dané měřiče rychlosti jsou především umístovány do služebních osobních vozidel či motocyklu, které mají vysokou maximální rychlost, možnost velkého zrychlení a velký výkon. Policistům se přestupci snaží často ujíždět, proto je důležité nejen změřit rychlost projíždějícího vozidla pomocí měřiče rychlosti, ale zároveň ujíždějící vozidlo pronásledovat a pokusit se ho následně zastavit. Tyto měřiče jsou složeny z kamery nacházející se za zadním sklem policejního vozidla, kamery nacházející se za předním sklem policejního vozidla a přístroje pro zaznamenávání a zpracovávání dat. Výhodou těchto zařízení je také to, že je možné zdokumentovat nejen překročení nejvyšší povolené rychlosti, ale i jiné přestupkové či trestní jednání projíždějícího vozidla. Může se jednat například o protiprávní jednání řidiče projíždějícího vozidla, držení v ruce hovorového či jiného záznamového zařízení, nepřipoutání se bezpečnostním pásem nebo nerespektování dopravního značení. Policisté ČR pro měření rychlosti výše uvedeným způsobem, dříve používali zařízení Gesig Travimo a nyní je Policií ČR využívané zařízení PolCam. [22]

3.3.5 Panely pro informaci o rychlosti projíždějících vozidel

Panely pro informaci o rychlosti projíždějících vozidel využívá obecní policie a jejich provozovatelem bývají především magistráty měst. Jedná se o pevně zabudovaná zařízení ukazující rychlost projíždějících vozidel bez možnosti přesunu. Některé z informačních panelů jsou vybaveny i maketami kamer, které nevlastní záznamové zařízení pro dokumentaci přestupků řidičů. Jejich úkolem je prevence před překračováním nejvyšší povolené rychlosti. Při přiblížení se vozidlem k radaru, informační panel projíždějícímu řidiči zobrazí stávající rychlost jeho vozidla, aby tak v případě vyšší rychlosti upozornil řidiče na nutné snížení rychlosti vozidla. Dosah radaru bývá okolo 100 m. Uvnitř informačních radarů pro měření rychlosti je umístěný mikrovlnný radar s LED diodovým číslicovým ukazatelem. [4]

3.4 Kontrola celkové hmotnosti vozidel

Ke zjištění, zda vozidlo svou celkovou hmotností včetně nákladu nepřekračuje nejvyšší povolenou hmotnost nebo nepřekračuje-li povolenou hmotnost jednotlivých náprav špatným rozložením nákladu, se využívají buď vysokorychlostní váhy či mobilní váhy. Kontrolní vážení provádí policisté a celníci, a to většinou za pomoci Centra služeb pro silniční dopravu.

3.4.1 Vysokorychlostní váhy

Vysokorychlostní váhy jsou váhy fungující na principu ohýbání desek, přičemž snímač zatížení je tvořen především ocelovou plošinou, opatřenou drátkovými tenzometry zapojenými do tak zvaného Wheatstoneova můstku. Vysokorychlostní váhy bývají do pozemních komunikací zabudovány napevno a tak řidič ani neví, že vážení jeho vozidla bylo provedeno. Výhodou vysokorychlostních vah je okamžité zjištění hmotnosti vozidla. Na rozdíl od mobilních vah projíždějící vozidlo nemusí měnit směr své jízdy tak, aby byla zjištěna jeho celková hmotnost. [23]

3.4.2 Mobilní váhy

Vážení mobilními váhami neboli nízko rychlostní kontrolní vážení se zabývá kontrolou největší povolené hmotnosti silničních vozidel, dalších hmotnostních poměrů vozidel, největších povolených rozměrů vozidel a jízdních souprav, největší povolené hmotnosti na nápravu a skupiny náprav vozidel. Nízko rychlostní kontrolní vážení zajišťuje kraj v rámci své územní působnosti, ve spolupráci s policisty nebo celníky na silnicích I. třídy kromě rychlostních silnic, a to se souhlasem vlastníka pozemní komunikace. Na ostatních pozemních komunikacích kontrolní vážení zajišťuje vlastník pozemní komunikace. U obou případů rovněž pomocí pověřené osoby, především mobilních jednotek Centra služeb pro silniční dopravu. Policisté a celníci mohou nízko rychlostní vážení provádět i sami. Ke kontrolnímu vážení na stanovištích jsou využívány váhy PW-10 a Haenni and Cie AG CH-3033, kdy těmito váhami jsou vybavena některá z vozidel dopravní policie a vozidel Celní správy ČR. Ukázka mobilních vah je znázorněna na obrázku 2. [24]



Obrázek 2 Mobilní váhy [vlastní zpracování]

3.5 Kontrola doby řízení vozidel

Dobou řízení, odpočinkem a přestávkami mezi řízením se zabývá AETR a Nařízení Rady č. 561/2006, jejich dodržování kontrolují příslušníci Policie ČR a příslušníci Celní správy pomocí údajů z tachografů. U kotoučových tachografů zhlédnutím záznamového listu a u digitálních tachografů stažením údajů na flash disk nebo vytištěním papírového záznamu o jízdách a rovněž zhlédnutím údajů o jízdách a dobách odpočinků řidiče vozidla. [13]

Řidiči musí dodržovat maximální denní dobu řízení 9 hodin, kterou je možné dvakrát týdně o hodinu prodloužit na celkových 10 hodin. Potom musí následovat běžný denní odpočinek v rozsahu 11 hodin, avšak je možné ho bez náhrady zkrátit až 3x týdně na pouhých 9 hodin. Běžný odpočinek 11 hodin lze rozdělit na dva úseky minimálně 3 hodiny a 9 hodin během 24 hodin, tedy jednoho pracovního cyklu řidiče. Samozřejmě nesmíme opomenout během dob řízení povinnost dodržovat bezpečnostní přestávky, a to vždy nejpozději po 4,5 hodinách jízdy v délce minimálně 45 minut. Případně lze 45 minut rozdělit na nejméně 15 minut a nejméně 30 minut bezpečnostní přestávky, nikoliv obráceně

(30 minut a 15 minut). Pak je možné pokračovat v řízení dalších maximálních 4,5 hodiny až do dovršení maximálních 9 hodin denní doby řízení. Pokud bude chtít řidič využít jednu ze dvou 10 hodinových směn, musí před zbývající dobou řízení opět provést 45 minutovou bezpečnostní přestávku. Ovšem musí mít na zřeteli, aby se mu všechny doby činností vešly i s denním odpočinkem (minimálně 9 hodin) do 24 hodinového cyklu. [13]

Denní dobu odpočinku lze výjimečně přerušit při přepravě na trajektu, a to nanejvýš 2x jinými činnostmi, např. nájezd a sjezd z trajektu, avšak nepřesahujícími celkem dobu jedné hodiny. V cyklu řízení vozidla se dvěma řidiči, je stanovena doba denního odpočinku na nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin, od skončení posledního odpočinku. Přítomnost druhého řidiče ve vozidle je povinná s výjimkou první hodiny cyklu. [13]

Po maximálně šesti 24 hodinových cyklech musí řidič začít běžný týdenní odpočinek o délce nejméně 45 hodin. Jedenkrát za 14 dní může být zkrácen na nejméně 24 hodin, ovšem chybějící doba musí být nahrazena nebo přiřazena k následujícímu běžnému 45 hodinovému odpočinku, ale vždy do konce 3. následujícího týdne. Výjimku u týdenního odpočinku nalezneme v příležitostné dopravě tzv. 12-ti denní pravidlo. Zde lze týdenní odpočinek odložit nejpozději až po 12-ti po sobě jdoucích 24 hodinových cyklech za předpokladu, že přeprava trvá déle než 24 hodin a byla zahájena v jiné zemi. Po této odchylce následuje odpočinek 2x 45 hodin nebo 45 plus minimálně 24 hodin za podmínky, že se nahradí zkrácený týdenní odpočinek, a to v celku s následujícím 45 hodinovým týdenním odpočinkem před koncem 3. týdne, následujícího po uplatnění odchylky. [13]

Přesun řidiče do místa, kde se ujme vozidla nelze vykázat jako odpočinek. Pokud bude řídit vozidlo, které nespadá do působnosti tohoto nařízení, musí tuto dobu vykázat jako jinou práci. Další z povinností řidiče je předložit ke kontrole záznamové listy z běžného dne a z předchozích 28 kalendářních dnů. Na obrázku 3 je znázorněno zjištění příslušníky BS, že vozidlo má na snímači rychlosti umístěn magnet, kdy řidič vozidla pomocí magnetu vytvořil u tachografu vozidla situaci, jakoby vozidlo vůbec nebylo v pohybu a dopouští se tím protiprávního jednání. [13]



Obrázek 3 Magnet na snímači rychlosti [vlastní zpracování]

3.6 Kontrola technického stavu vozidel

Dobrý technický stav vozidel je důležitou součástí nejen pro bezpečnou jízdu osádky vozidla, ale také pro bezpečnost ostatních účastníků silničního provozu. Toto je hlavním důvodem, proč se na kontrolu technického stavu vozidel zaměřují BS. Příslušníci bezpečnostních složek při kontrole technického stavu vozidel kladou důraz na problematiku osvětlení, pneumatik, zasklení, výfukového potrubí a stav karoserie vozidla. Na obrázku 4 je znázorněn technicky nezpůsobilý stav pneumatik.



Obrázek 4 Špatný technický stav pneumatiky [vlastní zpracování]

Technicky nezpůsobilé vozidlo k provozu na pozemních komunikacích je vozidlo:

- nad míru stanovenou právním předpisem poškozující životní prostředí,
- s provedenými neschválenými zásahy do identifikátorů vozidla nebo jinými změnami,
- bezprostředně ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích z důvodu závad v technickém stavu,
- u něhož provozovatel vozidla neprokáže jeho technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích. [3]

V případě závad ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, nesmí být dané vozidlo používáno k provozu na pozemních komunikacích, jedinou výjimkou je nouzové dojetí.

Na pozemních komunikacích nesmí provozovatel silničního motorového vozidla a přípojného vozidla provozovat vozidlo:

- nezaregistrované v registru silničních vozidel v ČR či v registru silničních vozidel jiného státu,

- neopatřené registrační značkou ČR nebo registrační značkou jiného státu,
- bez sjednaného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- nemající identifikační údaje v souladu s údaji uvedenými v registru silničních vozidel,
- s neplatným osvědčením o technické způsobilosti vydané stanicí technické kontroly a stanicí měření emisí,
- technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích. [3]

3.7 Kontrola přepravy nebezpečných věcí

Príslušníci bezpečnostních složek při kontrole vozidel přepravujících nebezpečné věci dohlíží na průvodní doklady a výbavu vozidel. Uvnitř motorového vozidla přepravujícího nebezpečné věci musí být následující průvodní doklady:

- osvědčení o registraci vozidla,
- řidičský průkaz řidiče vozidla,
- pojištění odpovědnosti o provozu vozidla,
- osvědčení o profesní způsobilosti řidiče,
- přepravní doklad,
- povolení k provedení přepravy,
- kopie hlavního textu zvláštní dohody (platnost nejvýše 5 let)
- kopie koncesní listiny,
- osvědčení o školení řidičů vozidel přepravujících nebezpečné věci,
- osvědčení o schválení vozidla pro přepravu nebezpečných věcí (když je požadováno),
- průkaz totožnosti každého člena osádky,
- písemné pokyny pro případ nehody. [16]

Každý člen osádky musí být vybaven přenosnou svítilnou bez kovového povrchu, jedním párem ochranných rukavic, výstražnou vestou, prostředkem pro ochranu zraku a u přepravy některých nebezpečných věcí i nouzovou únikovou maskou. Každé vozidlo musí být vybaveno dvěma výstražnými prostředky a nejméně jedním zakládacím klínem s rozměry odpovídajícími průměru kol a hmotnosti vozidla. Výstražnými prostředky mohou být například reflexní kužely nebo trojúhelníky. Součástí vozidel musí být nejméně dva hasicí přístroje, kdy jejich nejmenší kapacita se liší podle největší povolené hmotnosti

vozidel. U přepravy některých nebezpečných věcí je potřeba mít ve výbavě i lopatu, plastovou sběrnou nádobu a kryt kanalizace. [16]

Program ADRem slouží k zjednodušení práce nákladních dopravců zabývajících se přepravou nebezpečných věcí. Program obsahuje zpracovanou Evropskou dohodu o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR, díky tomu dopravce jednoduše zjistí všechny požadavky, které musí při přepravě nebezpečných věcí respektovat. Program ADRem je neustále aktualizován. Využívají jej i kontrolní složky, kterým umožňuje podle zadaných údajů vytvořit kontrolní checklist. [19]

3.8 Kontrola dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidel na pozemních komunikacích

Příslušníci BS jsou na základě zákona o silničním provozu oprávněni provádět kontrolu předepsaných dokladů k řízení a provozu vozidel na pozemních komunikacích. Řidiči osobních vozidel jsou povinni na základě výzvy příslušníka BS ke kontrole předložit platný řidičský průkaz, osvědčení o registraci vozidla a pojištění odpovědnosti provozu vozidla. Řidiči nákladních vozidel jsou kromě výše uvedených dokladů povinni ke kontrole předložit i doklad o profesní způsobilosti.

3.9 Kontrola řidiče zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou

Nedílnou součástí výbavy hlídek BS jsou i technické prostředky vedoucí ke zjištění, zda řidič během jízdy či před jízdou nepožil alkoholický nápoj nebo neužil jiné psychotropní, omamné látky.

Policisté pro orientační vyšetření na přítomnost jiných návykových látek v těle využívají přístroj Drugwipe od společnosti Securetec. Drugwipe je přístroj sloužící pouze k jednomu použití, který stěrem ze slin nebo potu testované osoby dokáže do deseti minut zjistit pět nejčastěji užívaných drog, kterými jsou kokain, marihuana, amfetaminy, metamfetaminy a opiáty. Výsledek testu se zobrazuje na Drugwipe pomocí růžových čar, kde se nejen zobrazí případné pozitivní testy na drogy, ale u písemného označení CL na Drugwipe je nutné, aby vyběhly růžové kontrolní čáry, které ukazují, že je test Drugwipe funkční. [18]

Ke kontrole přítomnosti alkoholu u řidiče, bylo dříve využíváno detekčních trubic Altest a Alcometru Lion SD-400. Detekční trubice Altest sloužily k jednorázovému použití a vý-

sledek Altestu byl pouze orientační. Detekční trubice Altest fungovaly na základě odlomení konce skleněné trubice, nasunutím do odměrného sáčku a následného vydechnutí dovnitř druhého konce skleněné trubice Altestu. Výsledek pak určovala barva náplně detekční trubice. Žlutá barva znamenala negativní výsledek, hnědá barvy ukazovala přítomnost nikotinu a zelená barva signalizovala pozitivní výsledek. Při nepřesáhnutí dělicí rysky zelenou barvou byl obsah alkoholu v krvi od 0,3 g/kg do 0,8 g/kg. V případě přesáhnutí dělicí rysky zelenou barvou byl obsah alkoholu v krvi nad 0,8 g/kg. Výhodou Alcometru Lion SD-400 oproti detekčním trubicím Altestu byla hlavně možnost opakovaného použití pouze s výměnou plastového náustku, což vedlo i k finančním úsporám. Náustek pro Alcometr Lion SD-400 sloužil pouze k jednomu použití a poté bylo třeba jej zlikvidovat. Alcometr Lion SD-400 je elektronický přístroj, ukazující přesnou hladinu alkoholu testované osoby v krvi, po jejím vydechnutí do přístroje. U tohoto přístroje je nutná kalibrace přístroje, a to jednou za dva roky. Nyní se nejčastěji využívá alkohol tester Dräger č. 7510, fungující jako Alcometer Lion SD-400. Jedná se rovněž o elektronický přístroj, u kterého se po provedení dechové zkoušky pouze vyměňují plastové náustky a je třeba jednou za dva roky provádět kalibraci daného přístroje. [27]

3.10 Další technické prostředky sloužící k dohledu nad silničním provozem

Bezpečnostní složky využívají i další technické prostředky při dohledu nad silničním provozem spojeným s kontrolou vozidel. Jednou z věcí pro komunikaci mezi operačním střediskem a samotnými hlídkami jsou využívány služební telefony a radiostanice. Ve služebních vozidlech jsou pevnou součástí palubní desky radiostanice, zároveň jsou hlídky vybaveny ručními radiostanicemi využívané při nutnosti opustit vozidlo. Toto je prostředkem pro rychlejší komunikaci hlídek mezi sebou.

Hlídky pro svou vlastní bezpečnost a pro získávání důkazů k přestupkovým jednáním řidičů, užívají služebních kamer. Služební vozidla policistů bývají vybaveny přední kamerou umístěnou uprostřed čelního skla vozidla a zadní kamerou nacházející se uprostřed zadního skla vozidla nad zavazadlovým prostorem. Dále někteří příslušníci BS využívají i minikamery umístěné na svém oděvu, čímž zajišťují důkazní prostředky v případě, že se pohybují mimo služební vozidlo.

Ke kontrole osob a vozidel slouží lustrační program v informačních systémech Policie ČR, jak přímo v počítačích na služebnách, tak i v tabletu zabudovaném v palubní desce vozidla. Nejnovějším trendem jsou lustrační zařízení i v některých služebních mobilních telefonech.

Služební telefony slouží k okamžitému zkontaktování se oznamovatele s hlídkou sloužící ve služebním obvodu, do kterého spadá místo, kde došlo či stále dochází k protiprávnímu jednání. V případě kontaktování přímo hlídky nedochází k časové prodlevě způsobené pomalejším přenosem informací, než se dostanou k hlídce od operačního důstojníka, což je spojené i s rychlejším dojezdem hlídky na místo. Služební telefony jsou využívány i pro komunikaci samotných příslušníků BS s účastníky protiprávního jednání, kteří se již po příjezdu hlídky na místo, na místě nenacházejí. Některé informace jsou předávány operačnímu důstojníkovi taktéž prostřednictvím služebního telefonu.

Některá vozidla obecní, městské a státní policie jsou vybavena i automatizovanými externími defibrilátory pro záchranu životů občanů při zástavě oběhu. Nejvíce je rozšířen přístroj HeartStart FRx AED od společnosti Phillips. Jde o automatizovaný přístroj, který navádí záchránce pomocí zvukového návodce uvnitř přístroje. Přístroj zachránce sděluje, jak postupovat při manipulaci se samotným přístrojem krok po kroku, tj. přiložení dvou elektrod na stanovená místa na těle zraněného, kontrola jeho srdečního rytmu a poté rozhodne, jestli bude elektrický výboj doporučen či nikoliv. V případě doporučení elektrického výboje, je po stisknutí tlačítka pro vydání elektrického výboje vydán elektrický výboj a po něm je opětovně sledován srdeční rytmus. Pokud je elektrický výboj neúčinný, tak přístroj vydává instrukce k dalším resuscitačním krokům. [17]

4 ANALÝZA RIZIK OHROŽUJÍCÍCH BEZPEČNOST PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Pro analýzu rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích jsem si vybral skórovací metodu s mapou rizik. Pomocí skórovací metody uvedu rizikové faktory ohrožující účastníky silničního provozu a kontrolující příslušníky bezpečnostních sborů, které pak pomocí odpovědí příslušníků BS vyhodnotím a navrhnou opatření k minimalizaci rizik.

Skórovací metoda s mapou rizik je rozdělena do tří fází. V první fázi se identifikují rizika, ve druhé fázi se hodnotí rizika a v třetí fázi se navrhuje opatření vedoucí ke snížení daných rizik. Výsledkem metody je seznam nebezpečí zařazených do čtyř nejdůležitějších oblastí rizik. Jedná se o oblasti projektu technické, finanční, personální a obchodní. Rizika se identifikují pomocí rizikových faktorů, kdy u každého rizikového faktoru se hodnotí možnost výskytu rizikového faktoru a jeho dopad pomocí desetibodové stupnice. Pro stanovení expertního odhadu pro každé skóre se využívá metoda Team Delphi, kde každý z členů projektového týmu stanoví svůj vlastní odhad. Ocenění rizika je výsledkem vynásobení skóre pravděpodobnosti a skóre dopadu a pohybuje se v rozmezí 1-100. Závěrem se vytvoří mapa rizik, jež je tvořena dvojrozměrnou maticí připomínající bodový graf. Pro větší přehlednost skórovací metoda využívá tabulek a na závěr grafické znázornění mapy rizik. [14]

4.1 Identifikace rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Jako první částí analýzy rizik je identifikace rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, kde si v tabulce 1 vymežíme rizikové faktory. Rizikové faktory byly stanoveny na základě častých prohřešků ze strany řidičů.

Tabulka 1 Tabulka s rizikovými faktory [vlastní vypracování]

Pořadové číslo rizikového faktoru	Rizikový faktor
1.	Útok na příslušníka BS
2.	Špatný technický stav
3.	Nedodržení přestávek a doby řízení
4.	Překročení nejvyšší povolené rychlosti
5.	Překročení nejvyšší povolené hmotnosti
6.	Nerespektování dopravního značení
7.	Řidič pod vlivem alkoholu
8.	Řidič pod vlivem jiné návykové látky
9.	Řidič není vlastníkem řidičského oprávnění
10.	Uvnitř vozidla nejsou předepsané doklady
11.	Špatné upevnění nákladu
12.	Přeprava zakázaných látek
13.	Špatný stav pozemní komunikace
14.	Teroristický útok

4.2 Ohodnocení rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

K ohodnocení rizik jsem vybral příslušníky BS přímo zabývající se zastavováním a kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu, jelikož je jím tahle problematika známa a proto jsou vhodnými hodnotícími riziky s kontrolou souvisejícími. Jejich ohodnocení rizik bude znázorněno v tabulkách 2 - 15. V přílohách jsou přiloženy vyplněné tabulky 1 - 7 od vybraných příslušníků BS.

Tabulka 2 Ohodnocení rizikového faktoru č. 1 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	6	8	6	2	2	4	6	4,86
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	8	7	5	9	8	10	8,14
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								39,56

Tabulka 3 Ohodnocení rizikového faktoru č. 2 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	3	5	8	4	6	6	5	5,29
Dopad (1 min. až 10 max.)	9	5	7	5	3	4	5	5,43
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								28,72

Tabulka 4 Ohodnocení rizikového faktoru č. 3 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	5	3	4	5	6	7	8	5,43
Dopad (1 min. až 10 max.)	9	6	5	4	7	9	9	7
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								38,01

Tabulka 5 Ohodnocení rizikového faktoru č. 4 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	8	8	7	4	9	8	10	7,71
Dopad (1 min. až 10 max.)	8	8	7	5	8	10	10	8
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								61,68

Tabulka 6 Ohodnocení rizikového faktoru č. 5 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	4	2	8	4	4	3	6	4,43
Dopad (1 min. až 10 max.)	5	2	6	4	2	5	6	4,29
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								19

Tabulka 7 Ohodnocení rizikového faktoru č. 6 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	9	9	3	5	8	8	9	7,29
Dopad (1 min. až 10 max.)	8	8	4	5	1	9	7	6
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								43,74

Tabulka 8 Ohodnocení rizikového faktoru č. 7 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	8	4	6	2	8	6	5	5,57
Dopad (1 min. až 10 max.)	9	9	8	8	10	10	10	9,14
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								50,91

Tabulka 9 Ohodnocení rizikového faktoru č. 8 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	8	4	8	2	8	4	5	5,57
Dopad (1 min. až 10 max.)	9	9	8	8	8	10	10	8,86
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								49,35

Tabulka 10 Ohodnocení rizikového faktoru č. 9 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	2	5	4	2	5	5	4	3,86
Dopad (1 min. až 10 max.)	2	5	3	6	6	7	5	4,86
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								18,76

Tabulka 11 Ohodnocení rizikového faktoru č. 10 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	4	5	1	2	3	3	5	3,29
Dopad (1 min. až 10 max.)	1	1	1	4	1	2	4	2
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								6,58

Tabulka 12 Ohodnocení rizikového faktoru č. 11 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	2	5	5	3	7	3	3	4
Dopad (1 min. až 10 max.)	5	7	5	7	5	7	6	6
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								24

Tabulka 13 Ohodnocení rizikového faktoru č. 12 [vlastní vypracování]

Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	3	1	6	3	2	7	6	4
Dopad (1 min. až 10 max.)	7	6	5	6	8	2	4	5,43
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								21,72

Tabulka 14 Ohodnocení rizikového faktoru č. 13 [vlastní vypracování]

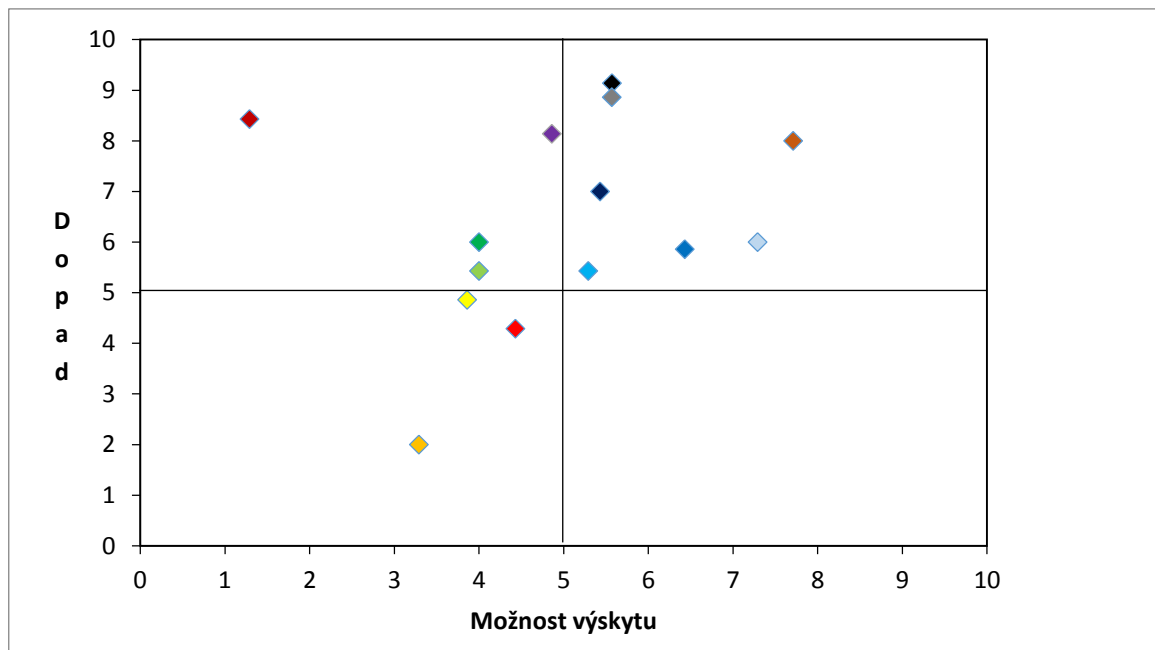
Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	6	7	5	5	9	6	7	6,43
Dopad (1 min. až 10 max.)	4	5	5	5	8	6	8	5,86
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								37,68

Tabulka 15 Ohodnocení rizikového faktoru č. 14 [vlastní vypracování]

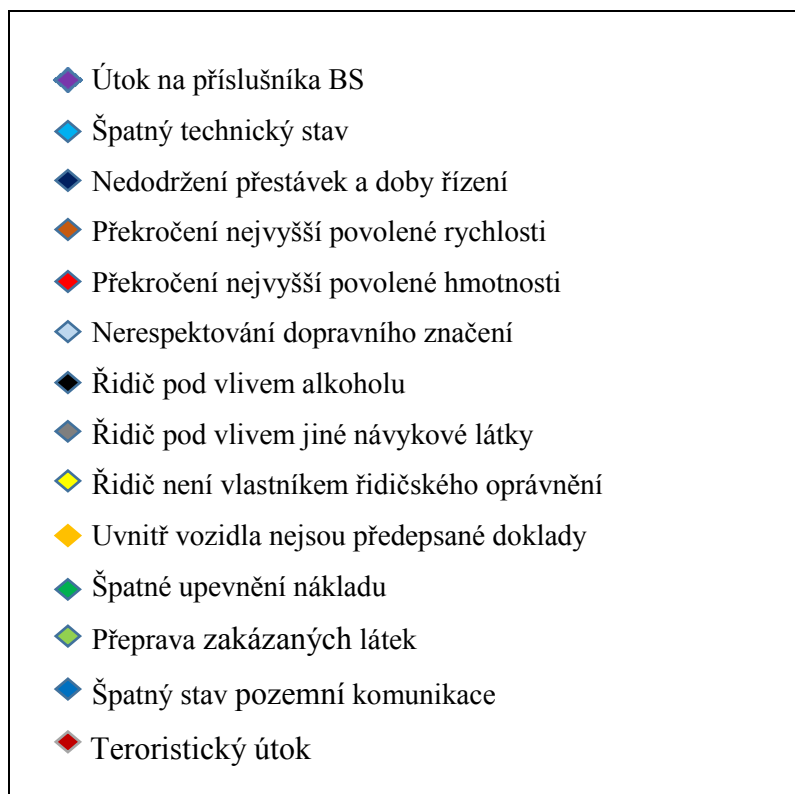
Kvantifikace vybraného rizika	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Skóre (průměrné hodnoty)
Možnost výskytu (1 min. až 10 max.)	1	1	1	2	2	1	1	1,29
Dopad (1 min. až 10 max.)	10	6	6	7	10	10	10	8,43
Ocenění rizika = skóre pravděpodobnosti x skóre dopadu								10,87

4.3 Mapa rizik

Na základě odpovědí od příslušníků BS, jsem zavedl hodnoty jednotlivých rizikových faktorů do mapy rizik na obrázku 5. Pro zlepšení orientace v mapě rizik, je k mapě rizik vytvořena i legenda jednotlivých rizikových faktorů na obrázku 6.



Obrázek 5 Mapa rizik [vlastní vypracování]



Obrázek 6 Legenda k mapě rizik [vlastní vypracování]

4.4 Návrhy na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích

V následujícím bodě jsem ke každému z rizikových faktorů doplnil návrhy na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Návrhy na zvýšení bezpečnosti jsou uspořádány postupně podle přiřazeného čísla rizikového faktoru od rizikového faktoru 1 až po rizikový faktor 14. Vše je zahrnuto v tabulce 16.

Tabulka 16 Návrhy na zvýšení bezpečnosti [vlastní vypracování]

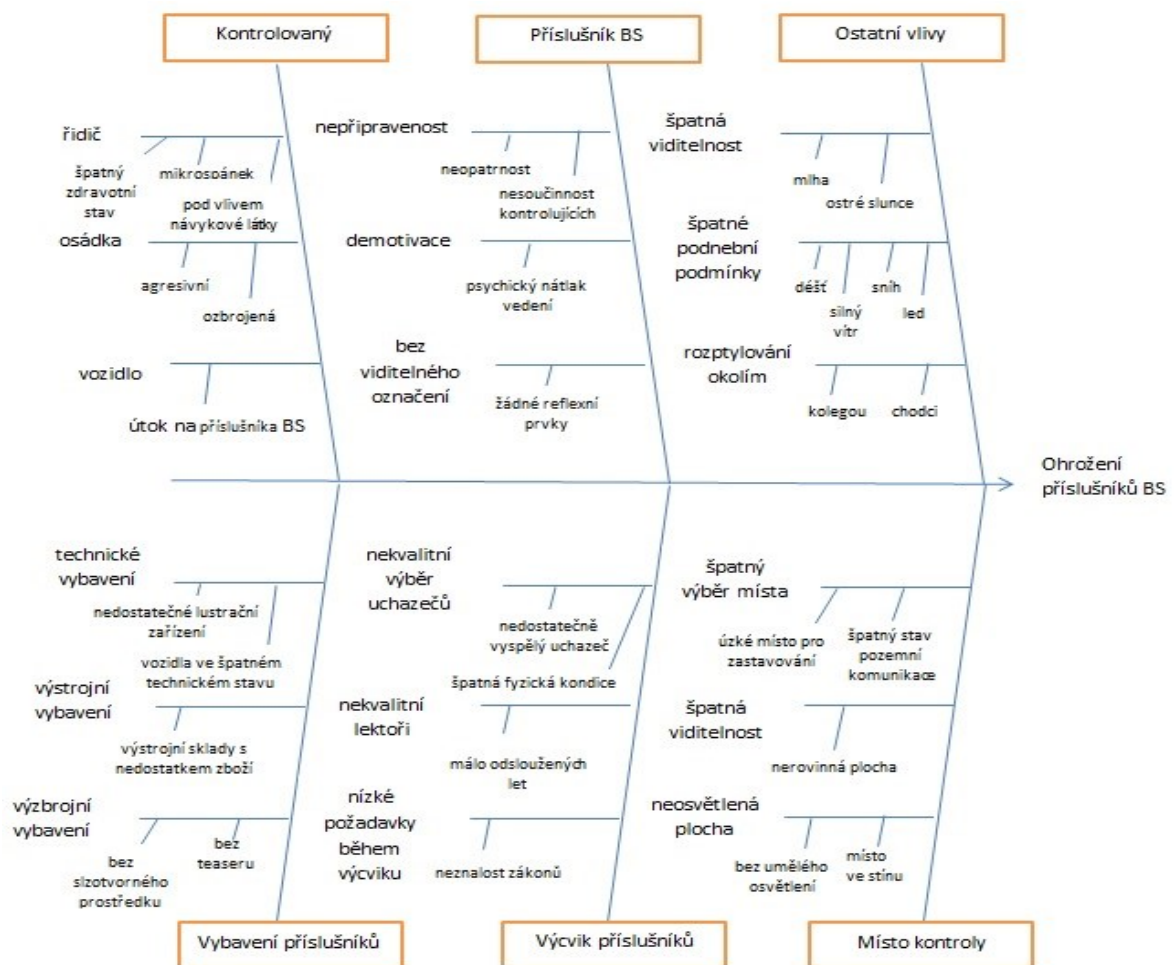
Pořadové číslo rizikového faktoru	Návrhy na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích
1.	Včasně vstoupení do silnice k zastavení vozidla, včasné ustupování ke krajnici při blížícím vozidlu, pozornost příslušníka BS, reflexní prvky
2.	Dodržování pravidelné technické kontroly, průběžná údržba vozidla během celého roku
3.	Častější dopravně bezpečnostní akce příslušníky BS, menší tlak na řidiče ze strany firem
4.	Dřívější doba výjezdu vozidla, je třeba předvídat možnou dopravní zácpu, budování radarů či jejich maket, budování zpomalovacích prahů
5.	Častější dopravně bezpečnostní akce příslušníky BS
6.	Nížší rychlost vozidla vedoucí k vyšší pozornosti řidiče
7.	Nepožívání alkoholického nápoje před jízdou ani během jízdy, vyvarovat se řízení se zbytkovým alkoholem
8.	Neužívání jiných návykových látek před jízdou ani během jízdy
9.	Dodržování zákonných podmínek, nesvěřování vozidel lidem bez řidičského oprávnění
10.	Kontrola dokladů předepsaných k řízení a provozu vozidel před samotnou jízdou
11.	Řádné upevnění nákladu, ověření zda je náklad skutečně připevněn, řádné označení nákladu
12.	Častější dopravně bezpečnostní akce příslušníky BS se zaměřením na ADR, školení řidičů v dané problematice
13.	Výběr silničních společností zaměřený na kvalitu nikoliv pouze na nízkou finanční investici, řádné výběrové řízení
14.	Bezpečnostní informační služba na co nejvyšší úrovni z hlediska kvalifikace pracovníků a i jejich motivace

5 ANALÝZA RIZIK SPOJENÝCH S KONTROLOU VOZIDEL PŘÍSLUŠNÍKY BEZPEČNOSTNÍCH SLOŽEK

Příslušníci BS složek se během kontroly vozidel mohou dostat do nesnází, proto je třeba se možným rizikům pokusit předejít.

5.1 Identifikace rizik spojených se silniční kontrolou

Pro identifikaci rizik souvisejících se průběhem kontroly vozidel příslušníky BS, jsem vybral Ishikawův diagram, ve které jsem graficky znázornil příčiny a důsledek na obrázku 6. Ishikawův diagram je diagram příčin a důsledků, s cílem naleznout příčiny řešeného problému. Někdy je nazývaný diagramem rybí kosti podle jeho vzhledu a byl zaveden a popsán Kaoru Ishikawou. Principem daného diagramu je, že každý problém či následek má svou příčinu nebo kombinaci příčin. [26]



Obrázek 7 Ishikawův diagram ohrožení příslušníků bezpečnostních složek [vlastní vypracování]

5.2 Ohodnocení rizik spojených se silniční kontrolou

Pro posouzení rizik souvisejících s průběhem kontroly jsem zvolil hodnocení rizik metodu FMEA. Metoda FMEA se dělí na dvě části, kdy první část je částí textovou, textovou část zaměřenou na identifikaci možného vzniku poruch, způsobů poruch, možných následků poruch a druhá část je částí číselnou, zaměřenou na odhad rizik projektu pomocí tříparametrového indexu RPN. [20]

K identifikaci rizik jsem využil Ishikawův diagram, proto budu v první části využívat identifikovaná rizika z daného diagramu. V druhé části se budu věnovat výpočtu míry rizika pomocí tabulek 17 a 18, abych tak zjistil, jestli jde o riziko bezvýznamné nebo závažné. Výpočet bude realizován na základě vzorce $R = P * N * H$, kdy pod písmenem R je skryta míra rizika, písmeno P tvoří pravděpodobnost vzniku rizika, za písmenem N je skryta závažnost následků a písmeno H tvoří schopnost odhalení rizika. [20]

Tabulka 17 Míry rizik s jejich pravděpodobnostmi vzniku [21]

R	Míra rizik	P	Pravděpodobnost vzniku rizika
1-3	Bezvýznamné rizik	1	Nahodilá
4-10	Akceptovatelné riziko	2	Spíše nepravděpodobná
11-50	Mírné riziko	3	Pravděpodobná
51-100	Nežádoucí riziko	4	Velmi pravděpodobná
101-125	Nepřijatelné riziko	5	Trvalá

Tabulka 18 Závažnosti následků a odhalení rizika [21]

N	Závažnost následků	H	Odhalení rizika
1	Malý delikt, malá škoda, malý úraz	1	Riziko odhalitelné v době jeho spáchání
2	Větší delikt, úraz s pracovní neschopností, velká škoda	2	Snadno odhalitelné riziko
3	Střední delikt, úraz s převozem do nemocnice, vyšší škoda	3	Odhalitelné riziko
4	Těžký delikt, těžký úraz s trvalými následky, vysoká škoda	4	Nesnadno odhalitelné riziko
5	Smrt osob, velmi vysoká škoda na majetku	5	Neodhalitelné riziko

Výpočet míry rizika u procesních bezpečnostních rizik pomocí vzorce $R = P * N * H$, je uvedený v tabulkách 19 a 20.

Tabulka 19 Tabulka s hodnocením procesních rizik [vlastní vypracování]

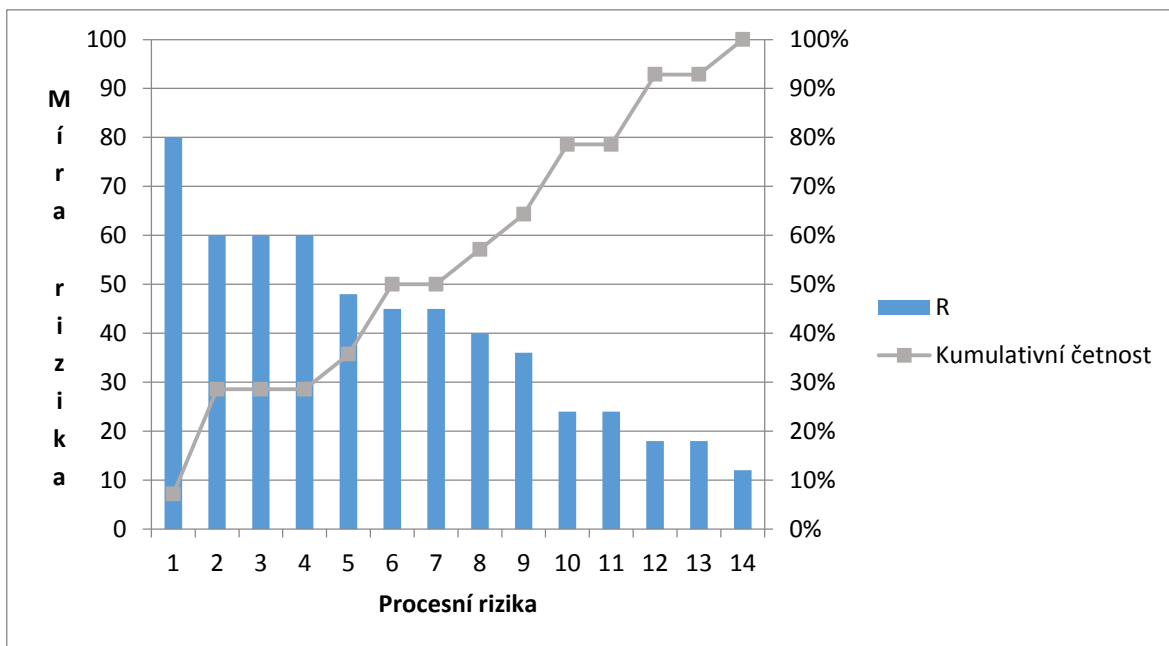
Sestupné pořadí	Identifikovaná procesní rizika	P	N	H	R	Četnost	Kumulativní četnost
1.	Řidič pod vlivem návykové látky	4	5	4	80	7,143 %	7,143 %
2.	Mikrospánek řidiče	3	5	4	60	21,429 %	28,572 %
3.	Ozbrojená osádka vozidla	3	4	5	60	21,429 %	28,572 %
4.	Neznalost zákonů	5	4	3	60	21,429 %	28,572 %
5.	Špatný zdravotní stav řidiče	4	3	4	48	7,143 %	35,715 %
6.	Nedostatečně vospělý uchazeč	3	3	5	45	14,286 %	50,001 %
7.	Málo odsloužených let u BS	5	3	3	45	14,286 %	50,001 %
8.	Útok vozidlem na příslušníka BS	2	4	5	40	7,143 %	57,144 %
9.	Agresivní osádka vozidla	4	3	3	36	7,143 %	64,287 %
10.	Příslušníci BS bez reflexního označení	2	4	3	24	14,286 %	78,573 %
11.	Špatná fyzická kondice	4	3	2	24	14,286 %	78,573 %
12.	Neopatrnost příslušníků BS	3	3	2	18	14,286 %	92,859 %
13.	Nesoučinnost příslušníků BS	3	3	2	18	14,286 %	92,859 %
14.	Rozptylování příslušníka BS okolím	3	2	2	12	7,143 %	100 %

Tabulka 20 Tabulka s hodnocením strukturálních rizik [vlastní vypracování]

Sestupné pořadí	Identifikovaná strukturální rizika	P	N	H	R	Četnost	Kumulativní četnost
1.	Špatná viditelnost	3	5	4	60	25 %	25 %
2.	Neosvětlená plocha	3	5	4	60	25 %	25 %
3.	Služební vozidlo ve špatném technickém stavu	5	5	2	50	12,5 %	37,5 %
4.	Nedostatečné výzbrojní vybavení	4	4	3	48	25 %	62,5 %
5.	Úzké místo pro zastavení	4	4	3	48	25 %	62,5 %
6.	Špatné podnební podmínky	4	3	3	36	25 %	77,5 %
7.	Špatný stav pozemní komunikace	4	3	3	36	25 %	77,5 %
8.	Nedostatečné lustrační zařízení	2	4	2	16	12,5 %	100 %

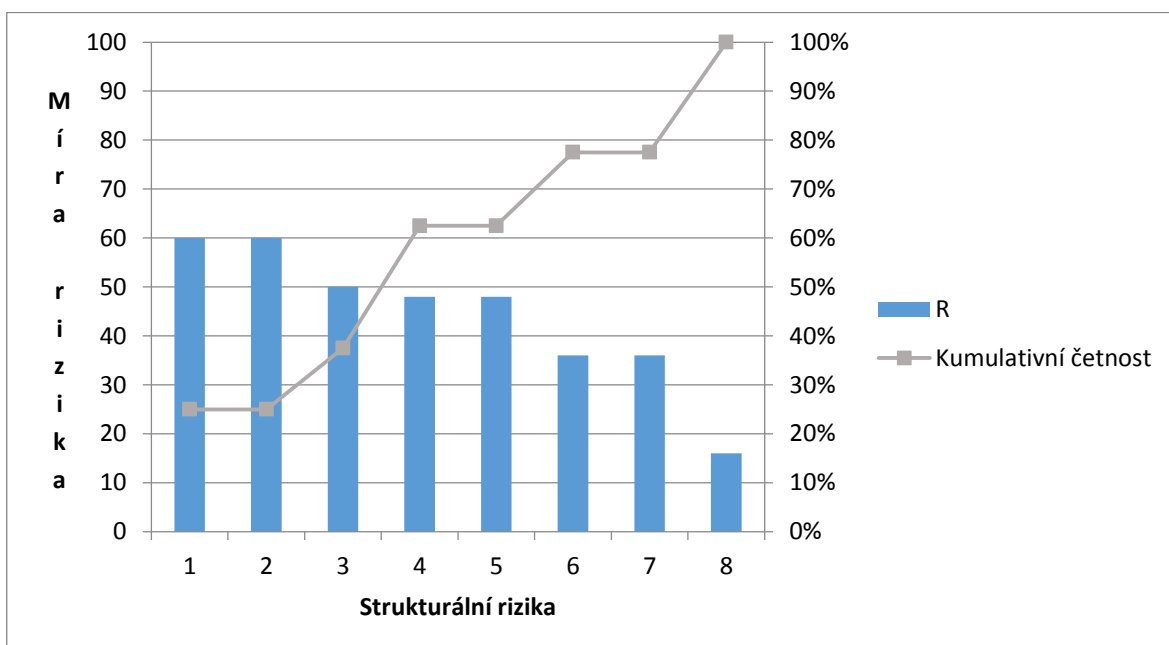
5.3 Výsledek a vyhodnocení rizik spojených se silniční kontrolou

K vyhodnocení rizik využiji výsledky procesních rizik a výsledky strukturálních rizik, které pomocí Paretova principu pravidlem 80/20 zhodnotím. Podle pravidla 80/20 stanovím, zda se jedná o rizika přijatelné nebo o rizika nepřijatelná. Nepřijatelná rizika jsou rizika se součtem kumulativní četnosti do 80 %. Kumulativní četnost u procesních rizik byla znázorněna na obrázku 7 (strana 49) a s využitím Lorenzovy křivky u strukturálních rizik kumulativní četnost znázorním na obrázku 8. Nepřijatelná rizika jsou pro mě rizika s rizikovým číslem R rovným a vyšším než číslo 50, přičemž kumulativní četnost musí být menší než 80 %.



Obrázek 8 Graf pravidla 80/20 s Lorenzovou křivkou u procesních rizik [vlastní vypracování]

Výsledek rizik je možný vyčíst z grafu obrázku 8, kdy mezi nežádoucí rizika patří řidič pod vlivem návykové látky, mikrospánků řidiče, ozbrojená osádka vozidla a neznalost zákonů.



Obrázek 9 Graf pravidla 80/20 s Lorenzovou křivkou u strukturálních rizik [vlastní vypracování]

Jak je z grafu obrázku 9 viditelné, tak mezi nežádoucí rizika patří špatná viditelnost, neosvětlená plocha, vozidlo ve špatném technickém stavu.

5.4 Návrhy na opatření rizik spojených se silniční kontrolou

U identifikovaných procesních rizik a strukturálních rizik budou uvedena doporučení s cílem eliminovat nebo alespoň minimalizovat daná rizika. Návrhy na opatření budou uváděna sestupně podle vyhodnocení rizikovosti od nejvíce rizikových po méně rizikové, kdy nejdříve budou vyhodnocena procesní rizika a následně rizika strukturální.

Do procesních rizik dle rizikovosti jsou sestupně zařazena rizika: řidič pod vlivem návykové látky, mikrospánek řidiče, ozbrojená osádka vozidla, neznalost zákonů, špatný zdravotní stav řidiče, nedostatečně vyspělý uchazeč, lektor s malou praxí u BS, útok vozidlem na příslušníka BS, agresivní osádka vozidla, příslušníci BS bez reflexního označení, špatná fyzická kondice, neopatrnost příslušníků BS, nesoučinnost příslušníků BS a rozptylování příslušníka BS.

Řidič pod vlivem návykové látky je častým problémem na našich silnicích, kdy takový přivozený stav může mít fatální následky nejen na život samotného řidiče, ale i jeho okolí. Do návykových látek řadíme především alkohol a omamné psychotropní látky. Snížení daného rizika se odvíjí od chování řidiče. Člověk by se rozhodně měl vyvarovat požití alkoholu nebo užití jiné návykové látky před jízdou a během jízdy. To znamená, že je třeba si dát pozor i na zbytkovou hladinu alkoholu v dechu. V dnešní době již existuje mnoho přístrojů pro detekci alkoholu v dechu, kdy si řidič může některý z přístrojů zakoupit a ověřit si tak, jestli je pod vlivem alkoholu nebo ne, ještě před započítáním jízdy. Samozřejmě je potřeba pečlivě zvážit výběr analyzátoru alkoholu v dechu, kdy levnější přístroje, které nevyžadují pravidelnou kalibraci, bývají nepřesné, a tudíž jejich měření je pouze orientační. Ke snížení takového rizika mohou napomáhat i častější dopravně bezpečnostní akce ze strany příslušníků BS se zaměřením na problematiku alkoholu a drog za volantem. Dalším z rizik je mikrospánek. Takové riziko je možné ovlivnit zejména odpočinkem před započítáním řízení motorového vozidla nebo svědomitým dodržováním přestávek mezi řízením. Řidič by se měl před jízdou řádně vyspat, aby nebyl unaven a jeho reakční schopnost nebyla zbytečně snížena. Ze stran majitelů dopravních firem často dochází k nucení svých řidičů, aby nedodržovali dobu stanovených přestávek. Je však třeba si uvědomit, že toto jednání, nemusí nutně znamenat zrychlení a zefektivnění řidiče při doručování zásilek.

Naopak riziko mikrospánku, nedostatek reakčních schopností, snížení reflexů mohou vést spíše k finančním i časovým ztrátám, kdy se úměrně zvyšuje riziko nehodovosti. Řešením je stanovení rozumného časového harmonogramu pro dobu doručení zásilky či nákladu svými řidiči, kdy je třeba počítat i se zdržením v podobě kolon, objízdných tras apod. Ozbrojená osádka je dalším z rizik. Minimalizovat riziko spojené s ozbrojenou osádkou kontrovaného vozidla je velice obtížné. Možnostmi jsou pouze vysoká soustředěnost, pozornost a spolupráce kontrolujících příslušníků BS. Nároky na právní kvalifikaci, znalost odborných termínů a postupů u příslušníků BS jsou vysoké, pokud tyto nároky příslušník splňovat nebude, stává se snadným terčem občanů, kteří si takové jednání příslušníka natáčejí záznamovými zařízeními. Tímto se pak snaží příslušníka vyvést z psychické rovnováhy, snížit míru jeho soustředěnosti, zesměšnit ho nebo vyprovokovat k dělání chyb a stanovení špatného postupu. S tímto souvisí neustálá nutnost příslušníka se sebevzdělávat, zvyšovat svou kvalifikaci, je nutná dobrá znalost právní norem a příslušných interních aktů řízení jednotlivých složek. Toto je jednou z možností, jak eliminovat toto riziko. V návaznosti na výše popsané neohleduplné jednání řidičů jsou u každého příslušníka prováděny testy zjišťující jeho psychické předpoklady k vykonávání náročného povolání. Časově i psychicky náročné testování má za úkol odhalit jak mentální vyspělost příslušníka, tak jeho schopnost sebeovládání, rozhodovací schopnosti, schopnost asertivního jednání a další. I tady je ovšem možnost přijetí takového příslušníka, u kterého tyto vlastnosti nejsou v ideálním poměru. Toto má za výsledek zbytečné vyvolávání konfliktů s občany, nedostatek odbornosti a ohrožování dobrého jména BS. Tomuto riziku je možné předejít zkvalitňováním psychologického vyšetření, včasným odhalením takového chování tím, že bude příslušník vystavován psychicky náročným modelovým situacím. Špatný zdravotní stav řidiče rovněž patří k rizikům. Špatný zdravotní stav může být dlouhodobým stavem nebo se může jednat o náhlé, momentální zhoršení zdravotního stavu řidiče. Vlivu dlouhodobého špatného stavu lze zamezit pravidelnými lékařskými prohlídkami řidičů. Mělo by být samozřejmostí, že řidiči, kteří jsou si vědomi svého špatného zdravotního stavu, by měli pravidelně docházet k lékaři a podrobit se lékařskému vyšetření, zda jsou schopni řídit vozidla. Při špatném zdravotním stavu přivoděným neočekávaným, náhlým zhoršením zdravotního stavu, je možné riziku předejít nenastoupením řidiče do vozidla, když se necítí zdravotně dobře. Popřípadě, pokud řidič pocítí příznaky špatného zdravotního stavu během jízdy, tak zastavit vozidlo při pravé krajnici a vozidlo na místě odstavit a nechat se odvézt taxislužbou nebo jinou osobou. Další budoucí riziko může způsobit lektor s málo odslou-

ženými lety u BS. Pro snížení rizika je důležité přijímat lektory na základě vyšších kritérií kladených na odbornost a připravenost lektora. Důležitým faktorem jsou zkušenosti získané přímým výkonem služby v ulicích a přímý kontakt s občany. Do procesních rizik patří i útok vozidlem na příslušníka BS. Bohužel na silnicích se nachází i osoby, které nechtějí zastavit vozidlo na základě výzvy příslušníků BS. Hlavním důvodem jejich odmítnutí zastavit je, že jsou pod vlivem návykové látky nebo ví, že jsou v informačních systémech vedeni jako hledané osoby, mají nastoupit výkon trestu odnětí svobody, nejsou držiteli řídičského oprávnění apod., z toho důvodu nehodlají na výzvu policisty zastavit. V tomto případě mohou příslušníci BS riziko snížit pouze včasnou reakcí a rychlým ustoupením z vozovky ve chvíli, kdy příslušník BS uvidí, že vozidlo na jeho výzvu nedbá a nesnižuje rychlost. Z tohoto důvodu je nutné, aby příslušníci BS byli ostražití. Rizikem může být i agresivní osádka vozidla, která se dopouští slovního napadání a urážení příslušníků BS. S tímto rizikem se již setkalo určitě mnoho příslušníků BS. Dle mého názoru je toto způsobeno tím, že doposud takové jednání nebylo nijak postižitelné. Takový problém by mohl změnit nový přestupkový zákon číslo 250/2016, ve kterém je takové chování k úřední osobě přestupkovým jednáním, toto by mohlo vést k eliminaci arogantních řidičů. Snižování takového rizika je ovšem třeba posuzovat z mnoha dalších hledisek. Jedním z faktorů je zajištění důkazních prostředků a druhým výše sankce za takové chování občanů. Pro zajištění takového důkazního materiálu je důležité, aby příslušníci BS nosili služební kamery, které by protiprávní jednání občana zachytilo a bylo ho tak možné snadno prokázat. Druhým faktorem je výše sankce, kdy by příslušný správní orgán měl za nepřipustné chování občana k příslušníkům BS řešit sankcí pohybující se v horní polovině nejvyšší přípustné sankce. Do nesnází se mohou příslušníci BS dostat i z důvodu nenošení reflexního označení. Příslušníci BS jsou vybaveni reflexními vestami, které je nutné při zastavování vozidel nosit na sobě, aby tak řidič příslušníka viděl co nejdříve a mohl přizpůsobit reakci na takto vzniklou situaci. K rizikům lze zařadit i špatnou fyzickou kondici příslušníků BS. Každý příslušník BS by se měl udržovat v dobré fyzické kondici, aby v případě, že dojde k zastavení podezřelé, hledané nebo jinak nebezpečné osoby, bude možné osobu včas zpacifikovat, případně zastavit pokud se bude pokoušet o útěk. Jedním z důvodů proč takový zákrok nemusí být úspěšný, je například nadváha příslušníka, nedostatek fyzických předpokladů, momentální špatný zdravotní stav. Pachatel či nebezpečná osoba tak může být vlivem těchto faktorů při svém úniku úspěšná, proto je třeba, aby příslušníci ve svém volnu se fyzicky udržovali. Snížit takové riziko by rozhodně napomohlo častější zařazová-

ní tělocviku, lekcí sebeobrany a taktické přípravy v rámci služební přípravy příslušníků BS. Neopatrnost a nesoučinnost příslušníků je možné zahrnout dohromady, jelikož spolu úzce souvisí. Příslušníci BS by měli dbát vysoké opatrnosti při každé kontrole vozidla a spolupracovat spolu ve hlídce. Vlivem stereotypu jsou často příslušníci během silniční kontroly méně opatrní. Je třeba si uvědomit, že nikdy příslušník neví, co se v zastavovaném vozidle nachází za osádku a je třeba ke každému vozidlu přistupovat jako k potencionálnímu nebezpečí. Proto je třeba zvolit vhodný postup, taktické prvky a správnou komunikaci s osobou. Posledním identifikovaným procesním rizikem je rozptylování příslušníků BS. Příslušníci mohou být rozptylováni svými kolegy, chodci nebo třeba mobilním telefonem. Proto by příslušníci neměli zastavovat vozidla, když jeden či oba členové hlídky nejsou plně soustředěni.

Do strukturálních rizik dle rizikovosti jsou sestupně zařazena rizika: špatná viditelnost, neosvětlená plocha, služební vozidlo ve špatném technickém stavu, nedostatečné výbrojní vybavení, úzký prostor pro zastavování vozidel, špatné podnební podmínky, špatný stav pozemní komunikace a nedostatečné lustrační zařízení.

Špatná viditelnost z důvodu mlhy nebo ostrého slunce je velkým rizikem, protože nejen, že řidič může hůře vidět před sebe, ale to samé platí i pro příslušníky BS. Proto v případě zastavování vozidla je nutné, aby příslušníci BS měli na sobě oblečenou reflexní vestu a zastavovali vozidlo pomocí baterky s červeným světlem, jelikož zastavovací terč nepomůže ke zlepšení viditelnosti příslušníků. Neosvětlená plocha je dalším z rizik. Je důležité, aby si příslušníci BS vybírali místo k zastavení, které je uměle osvětleno ve tmě nebo za denního světla není ve stínu, kde by mohlo dojít ke snadnému přehlídnutí hlídky BS. K rizikům se řadí i špatný stav služebního vozidla. Předcházet takovému riziku je možné včasnou kontrolou vozidla před zahájením služby a v případě zjištění nějakého problému, daný problém sdělit vedení a zaevidovat si služební jízdu u jiného služebního vozidla. Mezi strukturální rizika patří i nedostatečné vybavení příslušníka. Každý policista je vybaven služební zbraní a pouty, avšak existují i mírnější donucovací prostředky, které nemusí být příslušníkovi BS přiděleny. Může se jednat o teleskopický obušek nebo slzotvorný prostředek. Bez takových donucovacích prostředků se může příslušník BS dostat do nesnází. Použití zbraně by mělo být užito jen v nejnútnejších případech, kdy je pachatel ozbrojen zbraní. K jednoduššímu zpacifikování viditelně silnějšího jedince, je vhodné si zakoupit a užít teleskopický obušek a slzotvorný prostředek. Úzký prostor pro zastavení může příslušníkům BS zkomplikovat kontrolu vozidla, protože je ohrožena bezpečnost zastavujících pří-

slušníků BS, jelikož mají malý prostor pro ustoupení do bezpečného prostoru při zastavování a rovněž při samotné kontrole může dojít k vychýlení rovnováhy příslušníka například kvůli nerovnému terénu, nutnosti přejít přes obrubníky a podobně. Proto by se měli příslušníci BS co nejvíce vyhýbat takovým místům nevhodným pro zastavování. Mezi identifikovaná rizika spadají i špatné podnebné podmínky jakou jsou sníh, led, déšť či silný vítr. V takových případech je důležité včasné vstoupení příslušníků BS do vozovky, aby řidič dlouho dopředu věděl, že má zastavit vozidlo ke kontrole. K rizikům patří i špatný stav pozemní komunikace, což může vést k nečekané změně jízdy řidiče. Toto riziko může minimalizovat jedině správce dané pozemní komunikace, ať už je to kraj, obec nebo stát, kteří by měli zajišťovat bezpečný stav pozemních komunikací a v případě zjištěných nedostatků zajistit rychlé sjednání náprav. Silnice ničí především přetížená vozidla, která nerespektují nejvyšší povolenou hmotnost, proto jsou ke snížení tohoto faktoru vhodné častější dopravně bezpečnostní akce se zaměřením na vážení vozidel a jejich faktickou i povolenou hmotnost. Nedostatečně funkční lustrační zařízení je dalším rizikem. V případě nedostatečného vybavení lustračním zařízením, by příslušníci BS nemuseli zjistit, že se jedná o řidiče s pestrá trestnou minulostí a mohlo by dojít k nějaké komplikaci, například fyzickým útokům na příslušníky BS. Každé vozidlo by mělo být vybaveno nejlépe dvěma lustračními zařízeními, aby se tak v případě vybití jednoho ze zařízení předcházelo takovému problému.

ZÁVĚR

V bakalářské práci je popsán postup kontroly vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích, a to především z pohledu BS. Ve své teoretické části byly uvedeny prvky a faktory ovlivňující bezpečnost provozu vozidel na pozemních komunikacích, základní pojmy a základní právní předpisy související s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích. V teoretické části jsou uvedeny příslušné BS zabývající se kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích, kdy všechny z uvedených BS jsou charakterizovány.

Cílem praktické části bakalářské práce bylo analyzovat rizika související s kontrolou vozidel a přepravovaného nákladu na pozemních komunikacích. Nejdříve jsem popsal způsoby zastavení kontrolovaných vozidel ze strany příslušníků BS a kontrolovanou problematiku u provozu vozidel na pozemních komunikacích příslušníky BS. Následně jsem provedl analýzu rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Při dané analýze jsem využil skórovací metodu, kdy jsem identifikoval rizika ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, která pak pomocí číselné stupnice ohodnotila skupina příslušníků BS zabývajících se kontrolou vozidel na pozemních komunikacích. Na základě ohodnocení rizik ze strany příslušníků BS, byly všechny hodnoty u každého z rizik zprůměrovány a zavedeny do mapy rizik. Závěrem byly uvedeny návrhy na opatření ke snížení každého z rizik.

V bakalářské práci byla provedena analýza rizik souvisejících s kontrolou vozidel příslušníky BS. Jako první jsem identifikoval rizika pomocí Ishikawova diagramu a pro danou analýzu jsem zvolil metodu FMEA. Pomocí metody FMEA jsem identifikovaná rizika ohodnotil podle stanoveného vzorce. K ohodnocení rizik jsem využil Paretova pravidla 80/20 a díky Lorenzovi křivky jsem rizika znázornil i formou grafu. Poté jsem k daným rizikům navrhl opatření pro jejich minimalizaci.

Věřím, že navržená opatření, které jsem v bakalářské uvedl u každé z analýz, mohou vést ke snížení daných rizik. Většina možností snížení rizik je závislá především na lidském faktoru, proto s absencí tohoto faktoru není možné dosáhnout potřebných výsledků.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] TOMEK, Miroslav, SEIDL, Miloslav a HALAMA, Luboš: Bezpečnost' prepravy nebezpečných vecí. Žilina: Hydropneutech, s.r.o, 2008. ISBN 978-80-968479-9-0.
- [2] PŘIBYL, Pavel, JANOTA, Aleš a SPALEK, Juraj. Analýza a řízení rizik v dopravě: tunely na pozemních komunikacích a železnicích. Praha: BEN - technická literatura, 2008. ISBN 978-80-7300-214-5.
- [3] Úplné znění zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu). Vydání: osmnácté. Praha: Armex Publishing, 2017. Edice kapesních zákonů. ISBN 978-80-87451-50-2.
- [4] HOLUBOVÁ, Věra. Bezpečnost silniční dopravy a ochrana majetku. 1. vyd. Ostrava: Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava, 2014. ISBN 978-80-248-3500-2.
- [5] Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích [online]. 2001 [cit. 2017-10-08]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-56>
- [6] Působnost Celní správy [online]. 2009 [cit. 2017-10-08]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/o-nas/nase-ukoly/Stranky/boj-proti-porusovani-celnich-predpisu.aspx>
- [7] Vojenská policie [online]. 2001 [cit. 2017-10-08]. Dostupné z: <https://www.vp.army.cz>
- [8] Zákon č. 17/2012 Sb. o Celní správě [online]. 2012 [cit. 2017-10-08]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-17>
- [9] Zákon č. 553/1991 Sb. o Obecní policii [online]. 1991 [cit. 2017-10-08]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-553>
- [10] Zákon č. 273/2008 Sb. o Policii ČR [online]. 2008 [cit. 2017-10-08]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-273>
- [11] BERNATÍK, Aleš. Prevence závažných havárií I. Ostrava: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2006. ISBN 80-866-3489-2.

- [12] MÁLEK, Zdeněk a Miroslav TOMEK. Logistika přeprav nebezpečných věcí. Vyd. 1. Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2011, 163 s. ISBN 978-80-7454-131-5.
- [13] NOVÁK, Radek. Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství. Vyd. 1. V Praze: C.H. Beck, 2013, xx, 282 s., [11] s. obr. příl. ISBN 978-80-7400-514-5.
- [14] DOLEŽAL, Jan, MÁCHAL, Pavel a LACKO, Branislav. Projektový management podle IPMA. Praha: Grada, 2009. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-2848-3.
- [15] Policejní měřiče rychlosti [online]. [cit. 2017-10-20]. Dostupné z: <http://www.ramet.as/policejni-radary>
- [16] Kontrola ADR [online]. [cit. 2017-10-20]. Dostupné z: <http://www.cspsd.cz/preprava-nebezpecnych-veci---adr>
- [17] AED Phillips HeartStart FRx [online]. [cit. 2017-10-22]. Dostupné z: <http://www.bexamed.cz/aed-defibrilator-philips-heartstart-frx.html>
- [18] Drugwipe [online]. [cit. 2017-10-22]. Dostupné z: <http://www.drogovetesty.cz/cs/testovani-ridicu/>
- [19] Program ADRem [online]. [cit. 2017-10-22]. Dostupné z: <https://www.medistyl.info/index.php/cz/databaze-nebezpecnych-latek/adrem>
- [20] TICHÝ, Milík. Ovládání rizika: analýza a management. Vyd. 1. Praha: C.H. Beck, 2006, xxvi, 396 s. Beckova edice ekonomie. ISBN 80-717-9415-5.
- [21] ŠČUREK, Radomír. Studie analýzy rizika protiprávních činů na letišti. Ostrava, 2009. Dostupné z: http://www.fbi.vsb.cz/miranda2/export/sites-root/fbi/040/cs/sys/resource/PDF/analyzy_rizika_letisti.pdf. VŠB TU Ostrava.
- [22] Měření rychlosti [online]. [cit. 2017-10-22]. Dostupné z: <http://www.autoforum.cz/zivot-ridice/jak-se-meri-rychlost-na-ceskych-silnicich-na-toto-vsechno-si-dejte-pozor/>
- [23] Vysokorychlostní kontrolní vážení [online]. [cit. 2017-11-15]. Dostupné z: <http://www.tenzovahy.cz/files/file/clanky/2013-09%20Prakticke%20zkusenosti%20s%20kontrolnim%20vazenim%20vozidel.pdf>
- [24] Nízko rychlostní kontrolní vážení [online]. [cit. 2017-11-25]. Dostupné z: http://www.cspsd.cz/storage/files/Kontrolni_vazeni.pdf

- [25] Centrum služeb pro silniční dopravu [online]. [cit. 2017-12-15]. Dostupné z:
<http://www.cpsd.cz/mobilni-expertni-jednotky>
- [26] Ishikawa diagram [online]. [cit. 2017-12-15]. Dostupné z:
<http://www.vlastnicesta.cz/metody/ishikawa-diagram-1/>
- [27] Altest [online]. [cit. 2017-12-15]. Dostupné z: <https://www.apotek.cz/detekcni-trubicky-na-alkohol-10ks-altest>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

AETR	Accord européen sùr les transports routiers
ADR	Acord Dangereuses Route
BS	Bezpečnostní složka
CSPSD	Centrum služeb pro silniční dopravu
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
FMEA	Failure Mode and Effects Analysis
H	Schopnost odhalení rizika
LED	Light-Emitting Diode
N	Závažnost následků
P	Pravděpodobnost vzniku rizika
R	Míra rizika

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Měření rychlosti přístrojem RAMED AD 10 [vlastní zpracování].....	30
Obrázek 2 Mobilní váhy [vlastní zpracování]	33
Obrázek 3 Magnet na snímači rychlosti [vlastní zpracování].....	35
Obrázek 4 Špatný technický stav pneumatiky [vlastní zpracování]	36
Obrázek 5 Mapa rizik [vlastní vypracování]	47
Obrázek 6 Legenda k mapě rizik [vlastní vypracování]	47
Obrázek 7 Ishikawův diagram ohrožení příslušníků bezpečnostních složek [vlastní vypracování].....	49
Obrázek 8 Graf pravidla 80/20 s Lorenzovou křivkou u procesních rizik [vlastní vypracování].....	53
Obrázek 9 Graf pravidla 80/20 s Lorenzovou křivkou u strukturálních rizik [vlastní vypracování].....	53

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Tabulka s rizikovými faktory [vlastní vypracování]	42
Tabulka 2 Ohodnocení rizikového faktoru č. 1 [vlastní vypracování]	43
Tabulka 3 Ohodnocení rizikového faktoru č. 2 [vlastní vypracování]	43
Tabulka 4 Ohodnocení rizikového faktoru č. 3 [vlastní vypracování]	43
Tabulka 5 Ohodnocení rizikového faktoru č. 4 [vlastní vypracování]	44
Tabulka 6 Ohodnocení rizikového faktoru č. 5 [vlastní vypracování]	44
Tabulka 7 Ohodnocení rizikového faktoru č. 6 [vlastní vypracování]	44
Tabulka 8 Ohodnocení rizikového faktoru č. 7 [vlastní vypracování]	44
Tabulka 9 Ohodnocení rizikového faktoru č. 8 [vlastní vypracování]	45
Tabulka 10 Ohodnocení rizikového faktoru č. 9 [vlastní vypracování]	45
Tabulka 11 Ohodnocení rizikového faktoru č. 10 [vlastní vypracování]	45
Tabulka 12 Ohodnocení rizikového faktoru č. 11 [vlastní vypracování]	45
Tabulka 13 Ohodnocení rizikového faktoru č. 12 [vlastní vypracování]	46
Tabulka 14 Ohodnocení rizikového faktoru č. 13 [vlastní vypracování]	46
Tabulka 15 Ohodnocení rizikového faktoru č. 14 [vlastní vypracování]	46
Tabulka 16 Návrhy na zvýšení bezpečnosti [vlastní vypracování]	48
Tabulka 17 Míry rizik s jejich pravděpodobnostmi vzniku [21]	50
Tabulka 18 Závažnosti následků a odhalení rizika [21]	50
Tabulka 19 Tabulka s hodnocením procesních rizik [vlastní vypracování]	51
Tabulka 20 Tabulka s hodnocením strukturálních rizik [vlastní vypracování]	52

SEZNAM PŘÍLOH

- P I OHODNOCENÍ RIZIK KRAKOVEC
- P II OHODNOCENÍ RIZIK MRÁKAVA
- P III OHODNOCENÍ RIZIK KRATOCHVÍL
- P IV OHODNOCENÍ RIZIK HAMERNÍK
- P V OHODNOCENÍ RIZIK KUČERA
- P VI OHODNOCENÍ RIZIK ANDROVÁ
- P VII OHODNOCENÍ RIZIK SVOBODOVÁ

PŘÍLOHA P I: OHODNOCENÍ RIZIK KRAKOVEC

Analýza rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Jméno a příjmení hodnotícího: Roman Krakovec

Datum hodnocení: 1. 12. 2017

Pracoviště: Policie ČR

U každého rizikového faktoru se hodnotí možnost výskytu rizikového faktoru a jeho dopad pomocí desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 je maximální.

Pořadové číslo rizikového faktoru	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Útok na příslušníka BS	6	10
2.	Špatný technický stav	3	9
3.	Nedodržení přestávek a doby řízení	5	9
4.	Překročení nejvyšší povolené rychlosti	8	8
5.	Překročení nejvyšší povolené hmotnosti	4	5
6.	Nerespektování dopravního značení	9	8
7.	Řidič pod vlivem alkoholu	8	9
8.	Řidič pod vlivem jiné návykové látky	8	9
9.	Řidič není vlastníkem řidičského oprávnění	2	2
10.	Uvnitř vozidla nejsou předepsané doklady	4	1
11.	Špatné upevnění nákladu	2	5
12.	Přeprava zakázaných látek	3	7
13.	Špatný stav pozemní komunikace	6	4
14.	Teroristický útok	1	10

PŘÍLOHA P II: OHODNOCENÍ RIZIK MRÁKAVA

Analýza rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Jméno a příjmení hodnotícího: Roman Mrákava

Datum hodnocení: 2. 12. 2017

Pracoviště: Policie ČR

U každého rizikového faktoru se hodnotí možnost výskytu rizikového faktoru a jeho dopad pomocí desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 je maximální.

Pořadové číslo rizikového faktoru	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Útok na příslušníka BS	8	8
2.	Špatný technický stav	5	5
3.	Nedodržení přestávek a doby řízení	3	6
4.	Překročení nejvyšší povolené rychlosti	8	8
5.	Překročení nejvyšší povolené hmotnosti	2	2
6.	Nerespektování dopravního značení	9	8
7.	Řidič pod vlivem alkoholu	4	9
8.	Řidič pod vlivem jiné návykové látky	4	9
9.	Řidič není vlastníkem řidičského oprávnění	5	5
10.	Uvnitř vozidla nejsou předepsané doklady	5	1
11.	Špatné upevnění nákladu	5	7
12.	Přeprava zakázaných látek	1	6
13.	Špatný stav pozemní komunikace	7	5
14.	Teroristický útok	1	6

PŘÍLOHA P III: OHODNOCENÍ RIZIK KRATOCHVÍL

Analýza rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Jméno a příjmení hodnotícího: Jiří Kratochvíl

Datum hodnocení: 2. 12. 2017

Pracoviště: Policie ČR

U každého rizikového faktoru se hodnotí možnost výskytu rizikového faktoru a jeho dopad pomocí desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 je maximální.

Pořadové číslo rizikového faktoru	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Útok na příslušníka BS	6	7
2.	Špatný technický stav	8	7
3.	Nedodržení přestávek a doby řízení	4	5
4.	Překročení nejvyšší povolené rychlosti	7	7
5.	Překročení nejvyšší povolené hmotnosti	8	8
6.	Nerespektování dopravního značení	3	4
7.	Řidič pod vlivem alkoholu	6	8
8.	Řidič pod vlivem jiné návykové látky	8	8
9.	Řidič není vlastníkem řidičského oprávnění	4	3
10.	Uvnitř vozidla nejsou předepsané doklady	1	1
11.	Špatné upevnění nákladu	5	5
12.	Přeprava zakázaných látek	6	5
13.	Špatný stav pozemní komunikace	5	5
14.	Teroristický útok	1	6

PŘÍLOHA P IV: OHODNOCENÍ RIZIK HAMERNÍK

Analýza rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Jméno a příjmení hodnotícího: Jan Hamerník

Datum hodnocení: 3. 12. 2017

Pracoviště: Městská policie

U každého rizikového faktoru se hodnotí možnost výskytu rizikového faktoru a jeho dopad pomocí desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 je maximální.

Pořadové číslo rizikového faktoru	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Útok na příslušníka BS	2	5
2.	Špatný technický stav	4	5
3.	Nedodržení přestávek a doby řízení	5	4
4.	Překročení nejvyšší povolené rychlosti	4	5
5.	Překročení nejvyšší povolené hmotnosti	4	4
6.	Nerespektování dopravního značení	5	5
7.	Řidič pod vlivem alkoholu	2	8
8.	Řidič pod vlivem jiné návykové látky	2	8
9.	Řidič není vlastníkem řidičského oprávnění	2	6
10.	Uvnitř vozidla nejsou předepsané doklady	2	4
11.	Špatné upevnění nákladu	3	7
12.	Přeprava zakázaných látek	3	6
13.	Špatný stav pozemní komunikace	5	5
14.	Teroristický útok	2	7

PŘÍLOHA P V: OHODNOCENÍ RIZIK KUČERA

Analýza rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Jméno a příjmení hodnotícího: Jakub Kučera

Datum hodnocení: 2. 12. 2017

Pracoviště: Policie ČR

U každého rizikového faktoru se hodnotí možnost výskytu rizikového faktoru a jeho dopad pomocí desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 je maximální.

Pořadové číslo rizikového faktoru	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Útok na příslušníka BS	2	9
2.	Špatný technický stav	6	3
3.	Nedodržení přestávek a doby řízení	6	7
4.	Překročení nejvyšší povolené rychlosti	9	8
5.	Překročení nejvyšší povolené hmotnosti	4	2
6.	Nerespektování dopravního značení	8	1
7.	Řidič pod vlivem alkoholu	8	10
8.	Řidič pod vlivem jiné návykové látky	8	8
9.	Řidič není vlastníkem řidičského oprávnění	5	6
10.	Uvnitř vozidla nejsou předepsané doklady	3	1
11.	Špatné upevnění nákladu	7	5
12.	Přeprava zakázaných látek	2	8
13.	Špatný stav pozemní komunikace	9	8
14.	Teroristický útok	2	10

PŘÍLOHA P VI: OHODNOCENÍ RIZIK ANDROVÁ

Analýza rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Jméno a příjmení hodnotícího: Marie Andrová

Datum hodnocení: 9.12.2017

Pracoviště: Celní správa

U každého rizikového faktoru se hodnotí možnost výskytu rizikového faktoru a jeho dopad pomocí desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 je maximální.

Pořadové číslo rizikového faktoru	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Útok na příslušníka BS	4	8
2.	Špatný technický stav	6	4
3.	Nedodržení přestávek a doby řízení	7	9
4.	Překročení nejvyšší povolené rychlosti	8	10
5.	Překročení nejvyšší povolené hmotnosti	3	5
6.	Nerespektování dopravního značení	8	9
7.	Řidič pod vlivem alkoholu	6	10
8.	Řidič pod vlivem jiné návykové látky	4	10
9.	Řidič není vlastníkem řidičského oprávnění	5	7
10.	Uvnitř vozidla nejsou předepsané doklady	3	2
11.	Špatné upevnění nákladu	3	7
12.	Přeprava zakázaných látek	7	2
13.	Špatný stav pozemní komunikace	6	6
14.	Teroristický útok	1	10

PŘÍLOHA P VII: OHODNOCENÍ RIZIK SVOBODOVÁ

Analýza rizik ohrožujících bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Jméno a příjmení hodnotícího: Barbora Svobodová

Datum hodnocení: 10.12.2017

Pracoviště: Celní správa

U každého rizikového faktoru se hodnotí možnost výskytu rizikového faktoru a jeho dopad pomocí desetibodové stupnice, kdy hodnota 1 je minimální a hodnota 10 je maximální.

Pořadové číslo rizikového faktoru	Rizikový faktor	Možnost výskytu	Dopad
1.	Útok na příslušníka BS	6	10
2.	Špatný technický stav	5	5
3.	Nedodržení přestávek a doby řízení	8	9
4.	Překročení nejvyšší povolené rychlosti	10	10
5.	Překročení nejvyšší povolené hmotnosti	6	6
6.	Nerespektování dopravního značení	9	7
7.	Řidič pod vlivem alkoholu	5	10
8.	Řidič pod vlivem jiné návykové látky	5	10
9.	Řidič není vlastníkem řidičského oprávnění	4	5
10.	Uvnitř vozidla nejsou předepsané doklady	5	4
11.	Špatné upevnění nákladu	3	6
12.	Přeprava zakázaných látek	6	4
13.	Špatný stav pozemní komunikace	7	8
14.	Teroristický útok	1	10