

Posouzení rizik procesu povolování stavebních prací na místních komunikacích

Gabriela Divoková

Bakalářská práce
2020



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: 2019/2020

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Gabriela Divoková**
Osobní číslo: **L17365**
Studijní program: **B3909 Procesní inženýrství**
Studijní obor: **Ovládání rizik**
Forma studia: **Kombinovaná**
Téma práce: **Posouzení rizik procesu povolování stavebních prací na místních komunikacích**

Zásady pro vypracování

1. Zpracujte teoretickou rešerši k zadanému tématu bakalářské práce.
2. Posuďte rizika procesu povolování stavebních prací na místních komunikacích.
3. Navrhněte opatření pro snížení zjištěných rizik.

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

Seznam doporučené literatury:

1. KOČÍ, Roman. Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k... Vyd.6. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-267-7.
 2. BŘEŇ, Jan. Základní charakteristika veřejné správy. Skripta (Institut pro veřejnou správu). Vyd.2.,aktualiz. a rozš. Praha: Institut pro veřejnou správu, 2014. ISBN 978-80-86976-29-7.
 3. KRULIŠ, Jiří. Jak vítězit nad riziky: aktivní management rizik-nástroj řízení úspěšných firem. Praha: Linde, 2011. ISBN 978-80-7201-835-2.
- Další doporučená literatura dle doporučení vedoucího bakalářské práce.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Slavomíra Vargová, PhD.**
Ústav krizového řízení

Datum zadání bakalářské práce: 1. listopadu 2019
Termín odevzdání bakalářské práce: 15. května 2020

L.S.

doc. Ing. Zuzana Tučková, Ph.D.
děkanka

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

V Uherském Hradišti dne 2. prosince 2019

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- bakalářská 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. 3;
- podle § 60 odst. 1 autorského zákona má Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 odst. 2 a 3 autorského zákona mohu 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, považuji se za součást práce rovněž i zdrojové kódy, popř. soubory, ze kterých se projekt 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 obsahově totožné.

V Uherském Hradišti, dne: 15. 5. 2020

Jméno a příjmení studenta: Gabriela Divoková

.....
podpis studenta

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá procesem povolování stavebních prací na místních komunikacích a jeho riziky. Teoretická část je zaměřena na zákon o pozemních komunikacích, veřejnou správu v oblasti pozemních komunikacích a na teorii procesu posouzení rizik. V praktické části je představen proces povolování stavebních prací na místních komunikacích a pomocí vybraných metod posouzena jeho rizika. V závěru práce jsou rizika vyhodnocena a navržena opatření pro jejich předcházení a systematickému snižování.

Klíčová slova: proces, riziko, bezpečnost, místní komunikace, uzavírka, zvláštní užívání pozemní komunikace, přechodná úprava provozu

ABSTRACT

The bachelor thesis deals with the process of permitting construction works on local roads and its risks. The theoretical part is focused on the law on roads, public administration in the field of roads and the theory of the risk assessment process. The practical part presents the process of permitting construction works on local roads and using selected methods to assess its risks. At the end of the work, the risks are evaluated and measures for their prevention and systematic reduction are proposed.

Keywords: process, risk, safety, local roads, closure, special use of road, transitional traffic adjustment

Chtěla bych poděkovat své vedoucí bakalářské práce Ing. Slavomíře Vargové, PhD. za odborné rady a cenné připomínky, které mi velmi pomohly při zpracování bakalářské práce.

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

OBSAH

ÚVOD.....	9
I TEORETICKÁ ČÁST.....	11
1 HISTORIE EVIDENCE DOPRAVNÍCH CEST.....	12
1.1 HISTORIE VZNIKU A ZÁNIKU CEST	12
1.2 SILNIČNÍ ZÁKON Z ROKU 1961.....	14
2 SOUČASNÝ ZÁKON O POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	16
2.1 ZMĚNA VLASTNICTVÍ SILNIC ZÁKONEM Č. 102/2000 SB.....	16
2.2 VELKÁ NOVELA ZÁKONA O POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH Č. 268/2015 SB.	16
2.3 POZEMNÍ KOMUNIKACE A JEJICH ROZDĚLENÍ.....	17
2.3.1 Dálnice	17
2.3.2 Silnice.....	17
2.3.3 Místní komunikace.....	18
2.3.4 Účelové komunikace.....	18
3 SILNIČNÍ SPRÁVNÍ ÚŘADY.....	19
3.1 VEŘEJNÁ SPRÁVA	19
3.2 PŮSOBNOST SILNIČNÍCH SPRÁVNÍCH ÚŘADŮ	21
3.3 ČINNOSTI SILNIČNÍCH SPRÁVNÍCH ÚŘADŮ	22
3.4 PROVÁDĚCÍ VYHLÁŠKA	24
3.4.1 Základní pojmy vyhlášky.....	24
3.4.2 Náležitosti žádosti	25
4 MANAGEMENT RIZIKA	26
4.1 ZÁKLADNÍ POJMY	26
4.2 PROCES POSOUZENÍ RIZIK	28
4.2.1 Identifikace rizika.....	28
4.2.2 Klasifikace rizika	29
4.2.3 Zvládání rizika	29
4.3 METODY POSOUZENÍ RIZIK	30
4.3.1 Check List (kontrolní seznamy).....	30
4.3.2 What – If (analýza toho co se stane když)	31
4.3.3 Matice následků a pravděpodobnosti	31
II PRAKTICKÁ ČÁST	32
5 PŘEDSTAVENÍ VEŘEJNOPRÁVNÍ KORPORACE.....	33
6 ODBOR STAVEBNÍCH A DOPRAVNÍCH ŘÍZENÍ.....	35
6.1 ODDĚLENÍ STAVEBNĚ SPRÁVNÍCH ŘÍZENÍ	35
6.2 ODDĚLENÍ DOPRAVNĚ SPRÁVNÍCH ŘÍZENÍ	35
6.2.1 Legislativa k činnostem vykonávaným oddělením dopravně správních řízení.....	35
6.2.2 Vykonávané činnosti oddělení	36

6.3	SOUČASNÝ STAV ODDĚLENÍ	38
6.4	POVOLENÍ ZVLÁŠTNÍHO UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE PRO STAVEBNÍ PRÁCE.....	39
6.5	POVOLENÍ UZAVÍRKY A OBJÍŽDKY	40
6.6	STANOVENÍ PŘECHODNÉ ÚPRAVY PROVOZU	40
7	POSOUZENÍ RIZIK PROCESU POVOLOVÁNÍ STAVEBNÍCH PRACÍ NA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍCH.....	41
7.1	VÝVOJOVÝ DIAGRAM	41
7.2	IDENTIFIKACE RIZIK METODOU KONTROLNÍHO SEZNAMU	41
7.3	METODA WHAT-IF A MATICE PRAVDĚPODOBNOSTI A DOPADU	44
7.4	VYHODNOCENÍ ANALÝZ A NÁVRH OPATŘENÍ	56
	ZÁVĚR	60
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	61
	SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK.....	63
	SEZNAM OBRÁZKŮ	64
	SEZNAM TABULEK.....	65
	SEZNAM PŘÍLOH.....	66

ÚVOD

Doprava je jednou z nejrychleji se rozvíjejících oblastí lidské činnosti. Není snad člověka, který by nikdy nebyl účastníkem silničního provozu buď jako řidič nebo jako chodec. Pozemní komunikací není jen silnice, dálnice nebo komunikace na území obce, ale pozemní komunikací je i chodník nebo polní cesta.

S růstem ekonomiky také roste počet automobilů a počet nemovitostí, které musí být dopravně napojeny na stávající síť komunikací. Tím se zvyšuje hustota dopravy a pozemní komunikace jsou zatěžovány vysokým počtem automobilů jak osobních, tak i nákladních. Komunikace podléhají značnému opotřebení a tím se zvyšuje nutnost údržby, oprav, rekonstrukcí a s tím související zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Povolování stavebních prací je jednou z nejběžnějších činností silničních správních úřadů. Pozemní komunikace, ať už jsou to chodníky, cyklostezky, účelové komunikace ve vlastnictví fyzických a právnických osob, místní komunikace ve vlastnictví obcí, silnice krajů nebo státní dálnice, používá široká veřejnost, slouží tedy neomezenému počtu účastníků. Proto je důležité, aby při provádění jakýchkoliv prací na komunikaci byla zajištěna maximální bezpečnost účastníků silničního provozu a chodců. Silniční správní úřady povolení této činnosti vykonávají v tzv. přenesené působnosti, jsou tedy vázány zákony a vedou správní řízení. Pracovníci musí být vybaveni znalostmi jak z procesního práva, tak ze zvláštních zákonů, tak po technické stránce dané problematiky. Vydávají rozhodnutí a jsou odpovědní za bezpečnost široké veřejnosti a správnost rozhodnutí v souladu s předpisy.

Cílem práce je posoudit rizika procesu povolení stavebních prací na místních komunikacích a navrhnout opatření pro jejich eliminaci. Pro pochopení souvislostí, se v teoretické části budu věnovat historii vedení dopravních cest, zákonem o pozemních komunikacích a jeho vývoji, který prošel mnoha novelami, ne zrovna šťastnými. Zákon o pozemních komunikacích vykazuje spoustu nepřesností a rozporuplných ustanovení. Z pohledu povolovacího procesu se také musíme zajímat o problematiku veřejné správy, které je silniční správní úřad nedílnou součástí a v určité oblasti i v konfliktu zájmu, což je v teoretické části zmíněno. Následně vysvětlím, co je to proces, co je to systém, co je to riziko a co je rozhodnutí spojené s určitou mírou rizika. Do procesu rozhodně vstupuje i lidský faktor. Rizika spojená s lidským faktorem bývají někdy podceňována, ale v rozhodovacím procesu mají zásadní význam.

V praktické části představím organizaci-veřejnoprávní korporaci, následně odbor stavebních a dopravních řízení, pod který spadá oddělení dopravně správních řízení, a tedy silniční správní úřad. Budu se zabývat povolovacím procesem stavebních prací na místních komunikacích, který je jedním z nejčastějších požadavků na silniční správní úřad. Celý tento proces nejdříve zpracuji do schématu, kde bude zřejmý postup, vstupy a výstupy z procesu. Za pomoci tří metod posouzení rizik zjistím nejprve všechny kroky procesu, stanovím potenciální rizika a určím míru rizika. Na závěr rizika vyhodnotím a navrhnou řešení pro jejich zmírnění a systematické snižování.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 HISTORIE EVIDENCE DOPRAVNÍCH CEST

Vznik většiny dopravních cest a pozemních komunikací má historický původ. Počátek vzniku nových cest u nás můžeme považovat Velkou německou kolonizací mezi 12. až 17. stoletím. Vlastnická, užívací práva a věcná břemena se měnila změnou právních předpisů. Základním předpisem byly Občanské zákoníky. Císařským patentem byl vyhlášen dne 1. 6. 1811 Všeobecný občanský zákoník, který platil, až do roku 1951 kdy byl zrušen zákonem č. 141/1950 Sb., občanský zákoník. Následovaly pak zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník a zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, nazývaný též jako nový občanský zákoník, účinný od 1. 1. 2014. [1]

1.1 Historie vzniku a zániku cest

Pro zpětné rozhodnutí o vzniku nebo zániku cest a následně pozemních komunikací je nutné zabývat se historickým vznikem, který není nijak jednoduchý. Již Všeobecný občanský zákoník z roku 1811 stanovoval, že **stavba je součástí pozemku**, a že k převodu pozemků je třeba zápis do pozemkové knihy. Všeobecný občanský zákoník také vedl seznam **veřejného statku**, kde byly zapisovány nemovitosti, které byly zákonem nebo výrokem příslušného úřadu určeny k veřejnému nebo také obecnému užívání. Což se týkalo i cest. Sloužily tedy všem nebo podle zemského zřízení sloužily k potřebě každému členu obce tzv. **obecní statek**. Zajímavé je, že tento Všeobecný občanský zákoník byl platný až do roku 1951.

Historicky byly položeny základy novodobého vedení pozemků, jak je známe dnes, nejvyšším patentem rakouského císaře Františka I. dne 23. 12. 1817. Z měřičského operátu té doby je dodnes odvozeno asi 70 % map na území našeho státu, a to z měřítka 1:2880. V roce 1874 vznikl zákon o nových pozemkových knihách a povinnost zápisu nemovitostí a s nimi spojená práva a povinnosti.

V roce 1927 byl přijat zákon č. 177/1927 Sb. o pozemkovém katastru a jeho vedení. Došlo k nebyvalému růstu technické úrovně zobrazení pozemků, a to v přesnějším měřítku 1:1000 nebo 1:2000. Nově byly mapy zobrazovány v lokálním národním souřadnicovém systému Systém-Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK). Vedení pozemků bylo velmi přesné a spolehlivé do r. 1938. Pozemkový katastr byl udržován v souladu se skutečným stavem. Později jeho údržba byla nedostatečná a po r. 1956 se přestala udržovat vůbec. Vznik jednotné evidence půdy po r. 1948 a scelování pozemků změnil principy desítky let vedení půdy. Během několika let vznikl neutěšený stav, který není napraven dodnes. [3]

V roce 1948 nabytl účinnosti ústavní zákon č. 150/1948 Sb., Ústava Československé republiky a veřejný statek, který sloužil obecnému prospěchu, se stal dnem 9.5.1948 národním majetkem. Tímto zákonem bylo ustanoveno, že národní majetek je zásadně ve vlastnictví státu a části majetku, které slouží převážně obyvatelstvu obce, okresu nebo kraje jsou komunální vlastnictví. Ovšem zákon č. 167/1950 Sb. o komunálních podnicích s účinností od 1.1.1950 komunální vlastnictví transformoval na státní vlastnictví.

V roce 1951 nabytl účinnosti zákon č. 141/1950 Sb., tzv. střední občanský zákoník a zavrhl staletí osvědčenou zásadu římského práva superficies solo cedit a výslovně stanovil, že stavba není součástí pozemku. V nově panujících politických poměrech zcela upadl zájem na evidování soukromých práv k nemovitostem. Pro socialistické hospodářství bylo důležité, kdo půdu obhospodařuje, ne kdo ji vlastní. Soukromá práva v letech 1951-1964 nepodléhala žádné systematické evidenci. Tahle právní úprava zadělala na velké problémy ve vedení vlastnických vztahů, které nejsou dodnes vyřešeny.[3]

V roce 1964 nabytl účinnost nový občanský zákoník č. 40/1964 Sb. a zákon o evidenci nemovitostí č. 22/1964 Sb. Pozemkové knihy byly uzavřeny a vznikla evidence nemovitostí, která začala upřednostňovat uživatelské vztahy místo vlastnických. Ani nová právní úprava nesměřovala k úplné evidenci soukromých práv. Socialistické plánování a hospodaření přispělo k budování přístupových komunikací na území obcí různé kvality a úrovně bez řešení vlastnických vztahů k pozemkům. Nově budované komunikace vznikaly především na pozemcích ve vlastnictví fyzických osob.[3]

Ani po obnově demokratických politických poměrů v roce 1989 nedošlo k vypořádání vlastnických vztahů pod stavbami komunikací. Tento problém trvá dodnes.

Dne 1. 1. 2014 nabytl účinnosti zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „OZ“) který celou problematiku nevykoupěných pozemků pod komunikacemi ještě zkomplikoval. A to hned několika paragrafy. Například § 506 říká, že součástí pozemku je prostor nad povrchem a pod povrchem a stavby zřízené na pozemku. Další § 1084 říká, že stavba na cizím pozemku připadá vlastníkovu pozemku a § 1086 nového OZ říká, že ten, kdo zřídil na cizím pozemku v dobré víře stavbu, může se domáhat převodu pozemku za obvyklou cenu do vlastnictví. Do toho vstupuje zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“) který říká, že místní komunikace je ve vlastnictví obce a stavba místní komunikace není součástí pozemku. Což vnáší do správních řízení chaos. Stavby pozemních komunikací

nebyly a nejsou předmětem zápisu do katastru a tím je zpětné dokazování jejich vlastnictví dost komplikované. Ani dnes, po 30 letech demokracie, nikdo nevyřešil a nikdo také nena-léhá na výkupy pozemků pod stavbami veřejných komunikací, které vlastníci nemohou uží-vat a slouží jako veřejné cesty. [1]

1.2 Silniční zákon z roku 1961

Silniční zákon z roku 1961 je nazýván také jako starý silniční zákon, kterým je myšlen zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (tzv. starý silniční zákon), který nabyl účinnosti dne 7. 12. 1961 a byl zrušen dne 31. 12. 1997 novým zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, který nabyl účinnosti dne 1. 4. 1997. Správu místních komunikací a dozor vykonávaly tehdy místní národní výbory nebo jim podřízené organizace. Komunikace byly tehdy zapisovány do evidence místních komunikací **tzv. pasportu**. Daleko komplikovanější byla situace u zařazování místních komunikací. U nich doklad o zařazení většinou chybí. Názory, zda se podle starého silničního zákona musely místní komunikace zařazovat nebo vznikly dle určitých kritérií ze zákona, se různí. Sjednocení judikatury a praxe přineslo rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 1. 2014 tak, že byla-li místní komunikace před 1. 4. 1997 evidována v pasportu místních komunikací, tak je místní komunikací. Avšak to platí tehdy, je-li splněna zákonná podmínka, že komunikace je skutečně ve vlastnictví obce. Časový průběh historie evidence pozemních cest je znázorněn na Obr. 1. [4]

12.-17. století	<ul style="list-style-type: none"> • Velká německá kolonizace • začátek vzniku nových cest
18. století	<ul style="list-style-type: none"> • Občanské zákoníky • základní předpisy pro vlastnická a užívací práva
1811	<ul style="list-style-type: none"> • Všeobecný občanský zákoník, platný až do r. 1951, stavba je součástí pozemku • ustanoveny zápisy do pozemkové knihy • veřejný statek, obecný statek
1817	<ul style="list-style-type: none"> • patent rakouského císaře Františka I. • vznik stabilního katastru • novodobé vedení pozemků, vznik map v měřítku 1:2880, odvozeny současné mapy
1928	<ul style="list-style-type: none"> • zákon č. 177/1927 Sb., o pozemkovém katastru a jeho vedení • vysoká technická úroveň map v měřítku 1:1000, 1:2000 v S-JTSK
1928-1938	<ul style="list-style-type: none"> • velmi přesné a splehlivé vedení pozemků
1948	<ul style="list-style-type: none"> • ústavní zákon č. 150/1948 Sb., státní vlastnictví • změna principů vedení půdy • vznik jednotné evidence půdy
1951	<ul style="list-style-type: none"> • Střední občanský zákoník č. 141/1950 Sb., stavba není součástí pozemku
1951-1964	<ul style="list-style-type: none"> • zánik povinnosti vedení půdy • soukromá práva nepodléhala systematické evidenci
1961	<ul style="list-style-type: none"> • zákon č. 135/1961 Sb., silniční zákon, evidence místních komunikací v pasportu místních národních výborů
1964	<ul style="list-style-type: none"> • Občanský zákoník č. 40/1964 Sb., zákon č. 22/1964 Sb., o evidenci nemovitostí • budování přístupových komunikací bez řešení vlastnických vztahů
1997	<ul style="list-style-type: none"> • zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích nahrazuje silniční zákon č. 135/1961 Sb.
2015	<ul style="list-style-type: none"> • novela zákona o pozemních komunikacích č. 268/2015 Sb., stavba komunikace není součástí pozemku

Obr. 1 Časový průběh historie evidence pozemních cest [vlastní]

2 SOUČASNÝ ZÁKON O POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Po změně politických poměrů v roce 1989 bylo nutné změnit legislativu i směrem k pozemním komunikacím. Dne 1. 4. 1997 vstoupil v účinnost nový zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“). **Předmětem úpravy** zákona je kategorizace, výstavba a podmínky užívání, pozemních komunikací, práva a povinnosti vlastníků a uživatelů pozemních komunikací a **výkon státní správy silničními správními úřady**. V zákonném výčtu však chybí některé důležité instituty jako např. připojování pozemních komunikací, součásti a příslušenství pozemních komunikací, vážení vozidel, státní dozor nebo přestupky. [4]

Zákon o pozemních komunikacích prošel od roku 1997 do současnosti **39 novelami**.

2.1 Změna vlastnictví silnic zákonem č. 102/2000 Sb.

Jedna z prvních novel zákona o pozemních komunikacích nastala při **změně vlastnictví silnic**, která nastala zřízením krajů. Rozhodnutím ministra dopravy a spojů ČR ze dne 10. září 2001 došlo k převodu vymezeného majetku ze státu na kraje. Rozhodnutí vyplynulo ze zákona č. 157/2000 Sb., o přechodu některých věcí, práv a závazků z majetku ČR do majetku krajů ve znění pozdějších předpisů a stanovilo den nabytí účinnosti 1. říjen 2001.

Ministerstvo dopravy a spojů České republiky vydalo pro jednotlivé **kraje** rozhodnutí, kterým se kraje staly **vlastníky silnic II. a III. třídy** včetně jejich majetkových správců - státních příspěvkových organizací Správ a údržeb silnic (SÚS).

Výše popsaným opatřením došlo k rozdělení dosud jednotné silniční sítě, kdy státu zůstaly silnice I. třídy a krajům případly silnice II. a III. třídy.[6]

2.2 Velká novela zákona o pozemních komunikacích č. 268/2015 Sb.

Velkou novelou zákona o pozemních komunikacích č. 268/2015 Sb., účinnou od 31. 12. 2015 došlo k mnoha podstatným změnám. Dálnice byly rozděleny na dálnice I. a II. třídy. U silnic byl nahrazen termín „rychlostní komunikace“ termínem novým „silnice pro motorová vozidla“ (jde o silnici I. třídy). Velká novela přinesla vyšší právní ochranu účelovým komunikacím. U **účelových komunikací** v § 7 bylo stanoveno, že **státní správu** vykonávají obecní úřady **obce s rozšířenou působností**. Nikoliv už obecní úřady, které nebyly personálně a odborně vybaveny. Velká novela také v § 9 ustanovila, že **stavba** dálnice,

silnice a místní komunikace **není součástí pozemku**. Dále stanovila povinnost vlastníka dálnice, silnice a místní komunikace vést evidenci pozemních komunikací a základní evidenci je **pasport** komunikací. Stanovila **povinnost vlastníka** vykonávat správu těchto komunikací, jejich **opravu a údržbu** a provádět pravidelné a mimořádné **prohlídky**. Velká novela zareagovala na chybějící ustanovení v § 10 a umožnila připojování veřejně přístupných účelových komunikací k dálnici, silnici a místní komunikaci. [4]

2.3 Pozemní komunikace a jejich rozdělení

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dělí na čtyři kategorie:

- 1) Dálnice,
- 2) silnice,
- 3) místní komunikace,
- 4) účelová komunikace. [4]

2.3.1 Dálnice

Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům.[4]

Dálnice se dělí dle svého určení a dopravního významu na:

- a) **Dálnice I. třídy,**
- b) **dálnice II. třídy.**

Velká novela od 31.12.2015 rozdělila dálnice na dvě třídy. Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. [4]

2.3.2 Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly. Silnice tvoří nejrozsáhlejší síť pozemních komunikací v ČR.

Silnice se podle určení a dopravního významu dělí do tříd:

- a) **Silnice I. třídy (nebo silnice pro motorová vozidla),**
- b) **silnice II. třídy,**
- c) **silnice III. třídy.**

Silnice jsou vždy veřejně přístupné, pokud není stanoveno jinak. Velká novela od 31. 12. 2015 nahradila původní termín „rychlostní silnice“ za nový „silnice pro motorová vozidla“. Vlastníkem silnic II. a III. tříd je kraj. [4]

2.3.3 Místní komunikace

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně k místní dopravě na území obce.

Místní komunikace se dělí podle stavebně technického vybavení, dopravního významu a určení do těchto tříd:

- a) **Místní komunikace I. třídy,**
- b) **místní komunikace II. třídy,**
- c) **místní komunikace III. třídy,**
- d) **místní komunikace IV. třídy.**

Místní komunikace jsou ve vlastnictví obcí. [4]

2.3.4 Účelové komunikace

Účelová komunikace slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí a slouží pro potřeby těchto vlastníků nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními komunikacemi nebo k obhospodávání zemědělských a lesních pozemků. Vlastníkem účelové komunikace může být fyzická i právnická osoba.

Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném areálu a slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejnosti, ale jen v rozsahu a způsobem stanoveným vlastníkem nebo provozovatelem areálu.

Účelové komunikace dělíme, jak vyplývá ze zákona na:

- a) **Veřejně přístupné,**
- b) **veřejně nepřístupné. [4]**

3 SILNIČNÍ SPRÁVNÍ ÚŘADY

Zákon o pozemních komunikacích řeší nejen základní právní vztahy k pozemním komunikacím, práva a povinnosti vlastníků a uživatelů pozemních komunikací, ale i výkon státní správy, kterým se budeme zabývat. Takže je nutné si objasnit systém státní správy v přenesené působnosti a samosprávy, protože tyto dvě oblasti u místních komunikacích velmi úzce souvisí.

Silniční správní úřad je zákonem označen správní orgán, který vykonává státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace. Jsou to specializované správní orgány. [4]

3.1 Veřejná správa

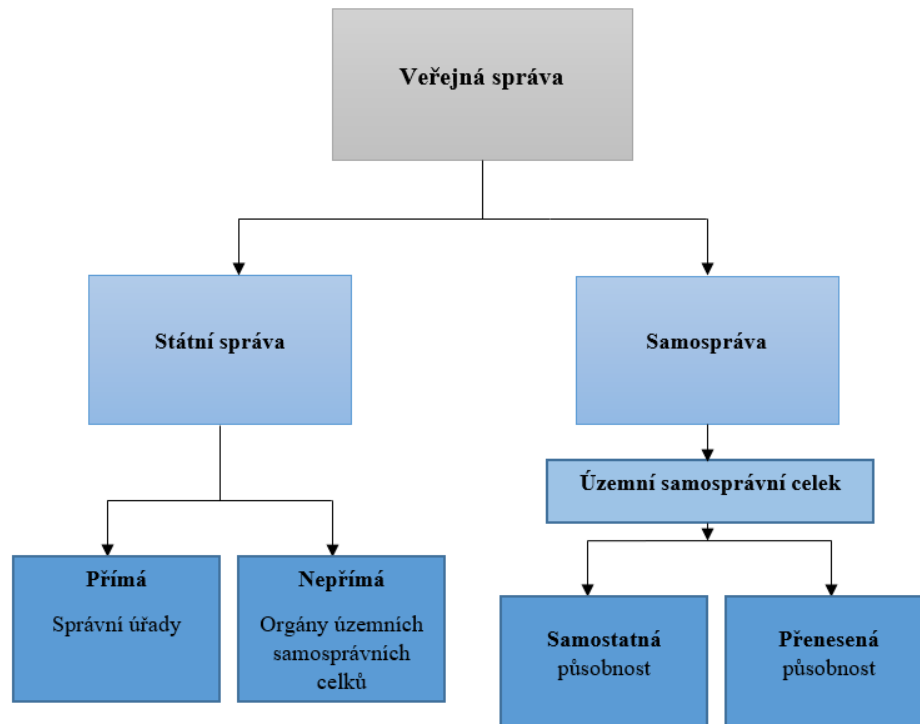
Veřejná správa je souhrn veřejně prospěšných činností, které sledují veřejný (státní, obecný) zájem. Veřejná správa jako systém se dělí se na dva subsystémy, a to na **státní správu a samosprávu**.

Stát je hlavním subjektem veřejné správy. Je to veřejnoprávní korporace neboli právnická osoba veřejného práva. Vykonává veřejnou správu, a to pouze **státní správu**, buď **přímou** prostřednictvím svých orgánů (např. moci soudní) nebo **nepřímou** např. prostřednictvím územních samosprávných celků, a to **v přenesené působnosti**. Vykonavatelem státní správy je ten, kdo veřejnou správu fakticky vykonává, tedy konkrétní správní orgán (např. ministerstva).

Územní samosprávný celek (ÚSC) vykonává především své právo na **samosprávu** (tzv. samostatná působnost). V zákonem stanoveném rozsahu však vykonává i **nepřímou státní správu** (tzv. přenesená působnost). Avšak nestává se z něj orgán státu. Přehledné schéma je zpracováno v Obr. 2. [2]

Krajský úřad, **obecní úřad s rozšířenou působností** a obecní úřad **vykonávají státní správu v přenesené působnosti**. Zákon o pozemních komunikacích takto umožňuje některým subjektům např. obcím, aby vykonávaly státní správu ke svému majetku, což je velký problém a právně velmi těžce obhajitelný stav. [4]

Přenesená působnost je výkon státní správy přenesený ze státu na orgány územně samosprávných celků (ÚSC) ve věcech, které stanoví zvláštní zákony (např. stavební řízení, dopravně správní řízení). [2]



Obr. 2 Schéma veřejné správy [vlastní zpracování dle [2]]

Správní činnosti správními činnostmi se rozumí plnění úkolů v samostatné nebo přenesené působnosti územního samosprávného celku podle zvláštních předpisů. [2]

Správní činnosti stanovené vyhláškou č. 512/2002 Sb., o zvláštní odborné způsobilosti úředníků zajišťuje územní samosprávný celek prostřednictvím **úředníků, kteří prokázali zvláštní odbornou způsobilost.** [14]

Postup orgánů moci výkonné, orgánů územních samosprávných celků a jiných orgánů, právnických a fyzických osob, pokud vykonávají působnost v oblasti veřejné správy (správní orgán) upravuje **zákon č. 500/2004, správní řád**, který nabyl účinnosti dne 1. ledna 2016.

Je to jeden z nejdůležitějších procesních předpisů veřejné správy. Tento zákon se použije tehdy, pokud nestanoví zvláštní zákon jinak. [2]

Správní řízení „je postup správního orgánu, jehož účelem je vydání rozhodnutí, jímž se určité věci zakládají, mění nebo ruší práva anebo povinnosti jmenovitě určené osoby nebo jímž se v určité věci prohlašuje, že taková osoba práva nebo povinnosti má anebo nemá.“ [13]

Pojmy jako správní úřad nebo správní orgán úzce souvisí s vymezením vykonavatelů veřejné správy. Jsou to dva různé pojmy, které nelze ztotožňovat.

Správní orgán je pojem, který zahrnuje obecně všechny orgány veřejné správy, jak státní orgány, tak územně samosprávně celky tak orgány jiných subjektů.

Správní úřad je užší pojem a jedná se o orgány státu v oblasti moci výkonné a patří pod širší pojem správní orgán. Správními úřady jsou ministerstva, stavební úřady apod. Mezi správní úřady však nepatří obecní nebo krajské úřady, to jsou orgány územních samosprávných celků. [2]

Oprávněná úřední osoba je úřední osoba, která vede řízení, jehož cílem je vydání rozhodnutí a je touto činností pověřena na základě vnitřních předpisů správního orgánu. [13]

Mezi základní zásady činnosti správních orgánů patří zásada legality (zákonnosti), uplatnění pravomocí v mezích zákona, ochrany dobré víry, ochrany veřejného zájmu a nestranného postupu, legitimního očekávání, veřejné správy jako služby veřejnosti, subsidiarity, materiální pravdy, veřejné správy jako služby veřejnosti, součinnosti, preference smírného řešení, rychlosti a procesní ekonomie, rovnosti a dobré správy. [13]

3.2 Působnost silničních správních úřadů

Tento název je trochu zavádějící, neboť silničními správními úřady jsou i obecní úřady I. stupně, které nemají se silnicemi nic společného. Vykonávají státní správu pouze na místních komunikacích.

Podle zákona o pozemních komunikacích silničními správními úřady jsou:

- **Ministerstvo dopravy ve věcech dálnic,**
- **krajské úřady ve věcech silnic I. třídy,**
- **obecní úřady obcí s rozšířenou působností ve věcech silnic II. a III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací,**
- **obecní úřady ve věcech místních komunikací,**
- **újezdni úřad ve věcech veřejně přístupných účelových komunikací na území vojenského újezdu.**

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností podle § 40 zákona o pozemních komunikacích vykonávají působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve **věcech silnic II. a III. třídy a veřejně přístupných účelových komunikací** (Tab. 1). [4]

Obecní úřad podle § 40 zákona o pozemních komunikacích vykonává působnost silničního správního úřadu ve věcech **místních komunikací** s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje obecní úřad obce s rozšířenou působností (Tab. 1).

Státní správu k místním komunikacím vykonávají tedy obecní úřady, přitom obce jsou zároveň vlastníky místních komunikací. **Obce prostřednictvím svého orgánu vykonávají státní správu ke svému majetku, což je velmi problematická záležitost v demokratickém právním státě.** Toto pravidlo bylo převzato ze starého silničního zákona, který byl založen na zcela jiných základech vlastnického práva. [4]

Tab. 1 Příslušnost k jednotlivým kategoriím pozemních komunikací [vlastní]

podle zákona č. 13/1997 Sb.				podle zákona č. 361/2000 Sb.
typ komunikace	vlastník komunikace	silniční správní úřad pro povolení zvláštního užívání	silniční správní úřad pro uzavírku	stanovení místní a přechodné úpravy provozu
dálnice, silnice pro motorová vozidla	stát	Ministerstvo dopravy	Ministerstvo dopravy	Ministerstvo dopravy
silnice I. třídy	stát	krajský úřad	krajský úřad	krajský úřad
silnice II. a III. třídy	kraje	obecní úřad obce s rozšířenou působností	obecní úřad obce s rozšířenou působností	obecní úřad obce s rozšířenou působností
místní komunikace	obce a statutární města	obecní úřad v přenesené působnosti	obecní úřad v přenesené působnosti	obecní úřad obce s rozšířenou působností
veřejně přístupné účelové komunikace	právnícké a fyzické osoby	nevydává se	obecní úřad obce s rozšířenou působností	obecní úřad obce s rozšířenou působností
neveřejně přístupné účelové komunikace	právnícké a fyzické osoby	nevydává se	nevydává se	vlastník komunikace

3.3 Činnosti silničních správních úřadů

Omezení obecného užívání uzavírkami a objížděkami je častou náplní práce silničních správních úřadů. Nejedná se o uzavření komunikace, jak je často mylně chápáno, ale o **uzavření provozu** na pozemní komunikaci. Provoz může být uzavřen na všech pozemních komunikacích s výjimkou neveřejně přístupné účelové komunikaci. Provoz může být **uzavřen částečně** (např. v jednom jízdním pruhu) nebo **úplně**, tj. že se uzavírkou zcela vyloučí provoz.

O **uzavírce** provozu a objížděce rozhoduje u dálnic Ministerstvo dopravy, u silnic I. třídy krajský úřad, u silnic II. a III. a veřejně přístupné účelové komunikaci obecní úřad obce s rozšířenou působností, u místních komunikací obecní úřad (Tab. 1). [4]

Zákon říká, že nikdo nemá nárok na náhradu případných ztrát, jež mu vzniknou v důsledku uzavírky nebo objížděky. Při rozhodování o uzavírce má příslušný správní úřad dbát, aby uzavírka byla omezena na co nejkratší možnou dobu. [4]

Zvláštní užívání komunikace je užití dálnice, silnice a místní komunikace jiným než obvyklým způsobem nebo k jiným účelům, než ke kterým je určena. Tento termín je převzat ze starého silničního zákona a není zcela výstižný. Lze ho definovat jako opak obecného užívání. Co vše je předmětem zvláštního užívání je uvedeno praktické části této práce.[4]

Obecné užívání znamená, že v mezích předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích a za podmínek stanovených zákonem o pozemních komunikacích smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně **obvyklým způsobem a k účelům ke kterým jsou určeny**, pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis jinak.

O **povolení zvláštního užívání** rozhoduje u dálnic Ministerstvo dopravy, u silnic I. třídy krajský úřad, u silnic II. a III. obecní úřad obce s rozšířenou působností, u místních komunikací obecní úřad, jak je uvedeno v tabulce (Tab. 1). [4]

Přechodná úprava provozu na pozemních komunikacích (PÚP) je úprava provozu provedená přenosnými dopravními značkami svislými, přechodnými dopravními značkami vodorovnými, světelnými signály a dopravními zařízeními. **Přechodná úprava provozu je nadřazená místní i obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích.** Přechodné vodorovné značky jsou nadřazené stálým, přenosné svislé dopravní značky jsou nadřazené všem dopravním značkám.

Úpravu provozu na pozemních komunikacích stanovuje zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů (dále jen „silniční zákon“) a vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na PK (dále jen „vyhláška č. 294/2015 Sb.“.) Úprava provozu na pozemních komunikacích může být obecná, místní nebo přechodná. Kdo stanovuje přechodnou úpravu, je uvedeno v tabulce (Tab. 1).

Obecná úprava provozu na pozemních komunikacích je stanovena tímto zákonem.

Místní úprava provozu na pozemních komunikacích je úprava provozu stanovena dopravními značkami, světelnými nebo doprovodnými akustickými signály nebo dopravními zařízeními. Místní úprava provozu je nadřazená obecné úpravě provozu na pozemních komunikacích. **Přechodná úprava** provozu ukládající účastníkovi silničního provozu povinnosti odchýlné od obecné úpravy provozu se stanovuje dle správního řádu tzv. **opatřením obecné povahy**. [15]

Jedná se o zvláštní formu úřední listiny danou správním řádem, která není právním předpisem ani rozhodnutím. Doručuje se veřejnou vyhláškou a vyvěšuje se na úřední desku obecního úřadu a účinnosti nabývá pátým dnem po vyvěšení. Je to z důvodu, že nelze určit okruh účastníků, protože jejich počet je neomezený. Takto se každý může široká veřejnost dovědět o změnách dopravního značení na komunikacích. [4]

3.4 Prováděcí vyhláška

S novým zákonem o pozemních komunikacích vstoupila v platnost prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“). Vyhláška vymezuje a specifikuje některá ustanovení zákona o pozemních komunikacích, např. stanovuje povinnosti vlastníka komunikace, zimní údržbu komunikací, vymezuje, co má být obsahem žádostí a následně vydaného povolení apod. [4]

3.4.1 Základní pojmy vyhlášky

Stavbou dálnice, silnice nebo místní komunikace (dále jen "komunikace") je trvalé nebo dočasné zřízení nové komunikace nebo její změny (stavební úpravy) spojené s přestavbou zemního tělesa.

Přestavba zemního tělesa je rozšíření koruny komunikace, změna nivelety nebo přemístění osy komunikace tak, že nelze zachovat původní vnější půdorysné nebo výškové ohraničení.

Oprava komunikace je změna dokončené stavby, při které se zachovává vnější ohraničení stavby a při které se zlepšují její parametry a zvyšuje bezpečnost provozu.

Údržba komunikace je soubor prací, kterými se komunikace udržuje v provozně a technicky vyhovujícím stavu za všech povětrnostních podmínek a odstraňují se vady a nedostatky uvedením do původního stavu.

Zimní údržba je podle pořadí důležitosti zmírnění závad vzniklých povětrnostními vlivy a podmínkami za zimních situací ve sjízdnosti komunikací a ve schůdnosti místních komunikací a průjezdných úseků silnic. Provádí se podle plánu zimní údržby. Zimním obdobím je doba od 1. listopadu do 31. března následujícího roku. [4]

3.4.2 Náležitosti žádosti

Podání **žádosti o uzavírku** upravuje § 39 vyhlášky. Žádost o povolení uzavírky a nařízení objížděky musí obsahovat **přesné určení úseku** uzavírky staničením na dané pozemní komunikaci od jejího začátku nebo místopis. Musí také obsahovat **dobu trvání uzavírky** a případně i s uvedenou dobou přerušení ve dnech pracovního volna a pracovního klidu; **důvod uzavírky** (u **stavebních prací uvést rozsah, způsob** provádění a kdo bude tyto práce provádět); **návrh trasy objížděky** včetně **grafické přílohy**; **jméno a příjmení odpovědného pracovníka za organizování a zabezpečení akce**, adresu a telefonní číslo na jeho bydliště i pracoviště; pokud trvá uzavírka a objížděka déle jak 3 dny, musí být předložen harmonogram prací obsahující průběh jednotlivých druhů prací; souhlas dotčeného dopravního úřadu, pokud bude dočasně přemístěna zastávka linkové osobní dopravy. Silniční správní úřad tyto údaje uvede v rozhodnutí o povolení uzavírky.

Podání **žádosti o povolení zvláštního užívání** upravuje § 40 odst. 5 vyhlášky, která uvádí náležitosti, které má žádost obsahovat. Jsou-li důvodem stavební práce, žádost překládá zhotovitel prací. Žádost musí obsahovat **přesné určení místa, účelu, dobu trvání prací a způsob realizace prací**, tedy o jaký druh prací se jedná; musí být uvedeno příjmení toho, **kdo za průběh zvláštního užívání odpovídá**, datum narození, adresu, telefon (u právnických osob je to název, sídlo IČO) povolení k provozování předmětné činnosti (živnostenský list) **stanovisko dotčených správních úřadů**, které není povinné a pak zůstává na SSÚ. Žádost a její přílohy musí SSÚ zkontrolovat i po technické a odborné stránce. Zda rozsah příloh je dostačující a je v souladu s legislativou. Přílohy musí obsahovat **odhadovaný vliv zvláštního užívání na bezpečnost a plynulost provozu** na dotčeném úseku komunikace a přiložený **návrh řešení vzniklé situace**. [4]

4 MANAGEMENT RIZIKA

Management rizik označuje postupy minimalizace rizikovosti. Cílem je analyzovat současná i budoucí rizika a vhodnými opařeními snižovat pravděpodobnost a závažnost jejich možných nežádoucích následků.

V češtině se používají výrazy řízení rizik nebo ovládnání rizik. Nevýhodou těchto českých termínů je, že nevyjadřují to, co je vlastně předmětem řízení. Nejde totiž o řízení samotných rizik, ale o **řízení podniku a jeho procesů s cílem minimalizovat rizika**. Rizika nelze v pravém slova smyslu řídit. Lze je pouze **řízením činností a procesů**, které jsou jejich zdrojem, **zjišťovat a snižovat jejich závažnost**. [5]

4.1 Základní pojmy

Riziko je možnost, že s určitou pravděpodobností vznikne událost, kterou považujeme z bezpečnostního hlediska za nežádoucí. Riziko také představuje účinek nejistoty na dosažení cílů nebo pravděpodobnost výskytu nežádoucí události s nežádoucími následky. [7]

Zdroje rizik v procesech uvnitř orgánu veřejné správy můžeme rozdělit na **vnitřní a vnější** rizika. Vnitřní rizika jsou např. odborná způsobilost, nastavení organizační struktury, postoje vedoucích zaměstnanců, v komunikaci a toku informací. Vnitřní rizika ve veřejné správě zahrnují nečinnost tam, kde se má konat, činnost tam, kde se konat nemá, chybný výkon činnosti věcně a právně, způsobení škody nebo naplnění znaku přestupku, přečinu a zločinu. [10]

Přijatelné riziko je taková úroveň rizikovosti, která je **nižší**, než je stanoveno obecnými zvyklostmi. [5]

Riziko při výkonu veřejné správy je možnost, že při zajišťování činnosti orgánu veřejné správy nastane určitá událost, jednání nebo stav s následným nežádoucím dopadem na splnění chválených záměrů a cílů tohoto orgánu. Stupeň významnosti rizika se určí podle možných nežádoucích dopadů a pravděpodobnosti vzniku tohoto rizika. [10]

Nežádoucí dopad je výsledek působení rizika, který spočívá především v ohrožení nebo újmě na majetku a právech státu či územního samosprávného celku, narušení bezpečnosti informací, nevhodném, neúčelném a neefektivním využívání veřejných prostředků, výkonu neefektivních nebo neúčelných činností, nesplnění nebo v prodlení stanovených úkolů, neplnění závazkových vztahů a poškození pověsti orgánu veřejné správy. [10]

Bezpečnost je stav, kdy je systém schopen odolávat známým a předvídatelným i nenadálým vnějším i vnitřním hrozbám, které mohou negativně působit proti jednotlivým prvkům nebo celému systému tak, aby byla zachována struktura systému, jeho stabilita, spolehlivost a chování v souladu s cílovostí. [16]

Bezpečnost je soubor opatření a činností k zajištění bezpečí a rozvoje chráněných zájmů. [12]

Bezpečnostní opatření jsou ochranná opatření pro zajištění bezpečnostních požadavků kladených na systém. [16]

Nebezpečí je jistá aktuální újma pro chráněné zájmy. [12]

Organizace je systém složený z technických zařízení, lidského činitele, informací a procesů.

Organizační procesy jsou komplex aktivit, které v organizaci řízeně nebo spontánně určují vnitřní a vnější chování organizace. Organizační procesy rozhodují o efektivnosti realizačních procesů i o schopnostech organizace přizpůsobovat se změnám okolního prostředí. [5]

Systém je účelově definovaná množina prvků a vazeb mezi nimi na dané rozlišovací úrovni.

Subsystem (podsystem) je relativně samostatná část systému, je to nějaká jeho uzavřená část, která plní určitý funkční účel. [7]

Proces lze považovat soubor činností, které transformují vstupy na výstupy v řízených podmínkách. Podle toho, jakou míru transformace zahrnuje přeměna vstupů na výstupy, jsou procesy různě složité. Složitost jakéhokoliv procesu je určena počtem úloh a vzájemných součinností v rámci procesu. [8]

Proces je řada po sobě jdoucích kroků, které vedou k předem definovanému cíli. [8]

Rozhodování je proces, při kterém jedinec vybírá nejlepší akci ze všech možných akcí. Jedná se o takovou akci (volbu), která nejlépe naplní jeho možnosti (preferenci). Příkladem rozhodování je nákup automobilu, kdy se kupující na základě svých preferencí (cena, výkon, barva) rozhoduje mezi omezeným počtem možností (jednotlivé dostupné modely). Při rozhodování jedinec uplatňuje různé rozhodovací postupy. V rozhodování mu mohou pomoci systémy pro podporu rozhodování. [9]

Rozhodování za jistoty je tehdy, kdy rozhodovateli jsou dostupné a známé všechny informace a rozhodovatel ví s jistotou, která situace nastane a jaké jsou případné důsledky.

Rozhodování za nejistoty je tehdy, kdy rozhodovatel nemá k dispozici všechny potřebné informace, jsou známy budoucí situace, které mohou nastat i jejich důsledky, ale není známa pravděpodobnost, s kterou nastanou. [9]

Rozhodování za rizika nastává tehdy, pokud rozhodovatel umí odhadnout pravděpodobnosti vzniku možných situací, zná situace, které mohou nastat, ale neví přesně, která situace nastane. Pro odhad v tomto případě využívá své osobní zkušenosti. Vychází z dřívějších poznatků a údajů a získává další doplňkové informace.[9]

Lidský činitel je pojem, který označuje komplex dispozic a projevů jednotlivců a týmů lidí, jejich jednání a myšlení, které ovlivňují průběh a výsledky procesů. V případě rizik a selhání se jím často označují nedostatky ve schopnostech, postojích a chování člověka, které iniciovaly nežádoucí události nebo přispěly k jejich vzniku. [5]

4.2 Proces posouzení rizik

Analýza rizik je prvním krokem procesu snižování rizik. Je to obvykle proces, který zahrnuje definování hrozeb, pravděpodobnosti jejich uskutečnění a dopadu na aktiva, je to tedy stanovení rizik a jejich závažnosti. Navazující činností je řízení rizik. [10]

Analýza rizika je základním prvkem rizikového inženýrství a je nutnou podmínkou rozhodování o riziku, a tedy základním procesem v managementu rizik. [9]

Analýza rizik patří k velmi častým slabinám podniků a jejich managementu. [5]

4.2.1 Identifikace rizika

Identifikace rizikových **procesů** a **potencionálních rizik** obsahuje:

- **identifikaci rizikových procesů a faktorů** a zpracování jejich seznamu,
- **rozběr identifikovaných rizik**, tedy jejich popis, určení zdrojů, příčinné souvislosti a vzájemné vazby s cílem odhalit potenciální příčiny nežádoucích událostí,
- **hodnocení závažnosti** z hlediska pravděpodobnosti a potencionálních následků,
- **určení, která rizika** by měla být **ošetřena**, v jakém pořadí.

Souběžně s identifikací rizika musí probíhat identifikace nežádoucích událostí. [5]

4.2.2 Klasifikace rizika

Identifikace a klasifikace rizik se standartně uskutečňuje ve dvou fázích, které nejdou po sobě, ale různě se prolínají. První fází je **sběr informací**.

Cílem druhé fáze je **identifikovat procesy a faktory**, analyzovat jejich **nedostatky** a slabá místa, určovat v nich spočívající potenciální příčiny selhání a případně **klasifikovat** jejich rizikovost. [5]

Kvantitativní hodnocení závažnosti rizik

Rizikovost se obvykle chápe jako pravděpodobnost určité ztráty nebo ohrožení lidí. Jde většinou o matematické vyjádření. Často je uváděn vzorec:

$$R = P \times N \quad (1)$$

kde:

R-celková míra rizika

P-pravděpodobnost vzniku rizika

N-potencionální následky rizika

Kvantifikační metody používají číselné hodnoty pro vyjádření pravděpodobnosti vzniku rizika a potencionálních následků rizika. [9]

Kvalitativní hodnocení rizik

Metody hodnocení rizik musí umožnit maximálně možnou **úplnost** a **komplexnost** analýzy činností. **Klasifikace rizik** je doporučená metoda pro hodnocení míry rizika, tj. zařazení do tříd podle pravděpodobnosti a podle závažnosti následků. Výsledky takového kvalitativního hodnocení jsou potřebné pro programy prevence. [9]

Kvalitativní hodnocení je postaveno na popisu závažnosti potencionálního dopadu a na pravděpodobnosti, že daná událost nastane. Rizika jsou vyjádřena v určitém rozsahu buď bodově nebo slovně. Úroveň je většinou určena kvalifikovaným odhadem. Jde o metodu jednodušší a rychlejší, ale více subjektivní. [10]

4.2.3 Zvládání rizika

Cílem zvládání rizika je prevence nežádoucích událostí a snižování jejich následků.

A to v těchto fázích:

- **návrh opatření**, výběr preventivních opatření,
- **plán postupu**, jak budou zajišťovány potřebné zdroje, podmínky a předpoklady realizace,
- **realizace opatření**, správné načasování opatření podle možností zdrojových, organizačních s ohledem na míru závažnosti rizika. [5]

4.3 Metody posouzení rizik

4.3.1 Check List (kontrolní seznamy)

Je postup založený na systematické kontrole plnění předem stanovených podmínek a opatření. Kontrolní seznam není náhodný soubor otázek, ale odpovídá procesnímu modelu systému, ve kterém probíhají sledované činnosti. Kontrolní seznamy jsou užitečné pro identifikaci dopadů a zajišťují, že nejsou přehlédnuty žádné dopady.

Analýza rizik pomocí kontrolního seznamu má dva zásadní kroky. První je vytvoření nebo výběr vhodného kontrolního seznamu pro daný problém z existujícího souboru kontrolních seznamů pro daný problém a druhou je hodnotový systém, pomocí kterého se bude souhrn odpovědí na otázky hodnotit i souhrn odpovědí na otázky celého kontrolního seznamu.

Kontrolní seznamy mají buď formu tabulek, ve kterých v prvním sloupci jsou otázky a v dalším nebo několika dalších jsou místa pro odpovědi na otázky nebo jen otázek. Podstatný je způsob hodnocení, který musí být odborný a přizpůsobený dané situaci.

Volba hodnotového systému je často podstatně složitější než sestavení kontrolního seznamu. Z hlediska kvalifikovanosti u kontrolních seznamů rozhoduje úplnost a pořadí otázek pomocí jednoho nebo více kritérií, která odráží hodnotový systém hodnotitele.

Kontrolní seznamy jsou obvykle příkladem binárního rozhodování ano/ne. Při vhodné volbě hodnotového systému vytváří základ pro detailnější posouzení sledovaného procesu (Tab. 3). [12]

4.3.2 What – If (analýza toho co se stane když)

Tato analýza je postup na hledání možných dopadů vybraných provozních situací. Tato metoda „Co se stane, když...“ je spontánní diskuse a hledání nápadů, ve které skupina zkušených lidí dobře obeznámených s procesem diskutuje o možných nežádoucích událostech. Účelem analýzy What – If je identifikovat zdroje rizika, nebezpečné situace nebo určité nežádoucí události, které mohou způsobit nežádoucí dopady, které odstartují celé příčinné nebo-li kauzální řetězce dopadů. Zkušený tým lidí odhaluje možné nehodové situace, jejich dopady a existující bezpečnostní opatření (Tab. 8). Vyžaduje základní porozumění účelu procesu a schopnost rozumově kombinovat možné odchylky od zamýšleného účelu, které mohou vést k nehodě. [12]

4.3.3 Matice následků a pravděpodobnosti

Matice následků (Tab. 6) a pravděpodobnosti (Tab. 5) má za cíl vytvořit úroveň rizika nebo jeho klasifikaci. Úroveň rizika se určí na základě kombinace hodnoty pravděpodobnosti rizika a hodnoty jeho následků (Tab. 4). Běžně se používá k třídění rizik na rizika všeobecně přijatelná nebo nepřijatelná. Stanovuje, která rizika je nutné ošetřit jako první a na která rizika není potřeba brát v současné době ohled (Tab. 7). [19]

II. PRAKTICKÁ ČÁST

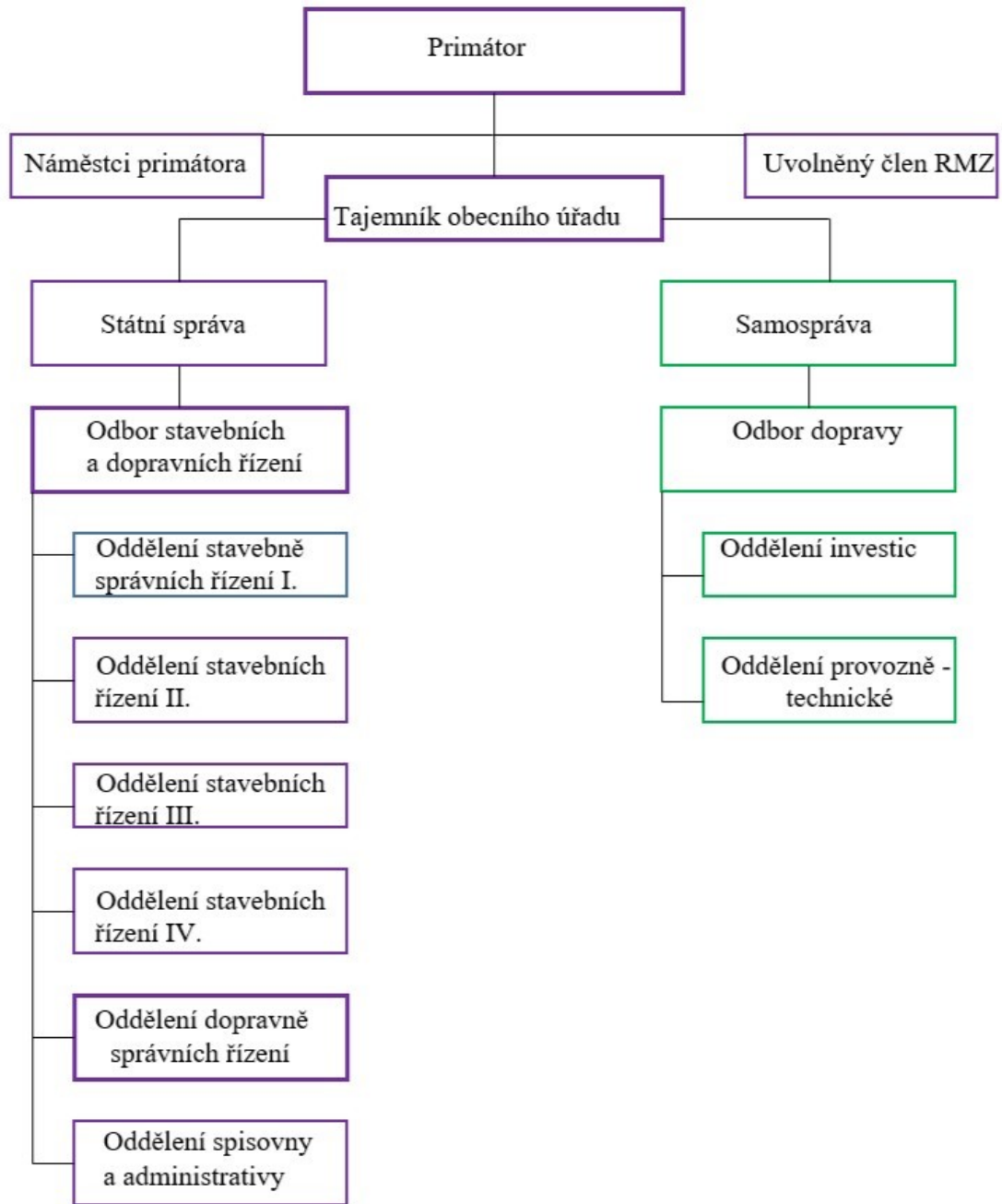
5 PŘEDSTAVENÍ VEŘEJNOPRÁVNÍ KORPORACE

Obec je veřejnoprávní korporace. Znamená to, že má svůj majetek, vystupuje v právních vztazích svým jménem a nese odpovědnost vyplývající z těchto vztahů. Dbá na rozvoj svého území, na potřeby svých občanů a o veřejný zájem. **Obec s rozšířenou působností**, patří mezi obecní úřady s nejrozsáhlejší škálou činností. Jde o obec (veřejnoprávní korporaci), která se také nazývá obec III. typu. Město Zlín je jedním ze statutárních měst na území naší republiky. Výčet statutární měst je uveden v zákoně č. 128/2000 Sb., zákon o obcích. Statutární město je spravováno zastupitelstvem města. Dalšími orgány statutárního města jsou rada města, primátor, magistrát a zvláštní orgány města. Statutární město Zlín není členěno na městské obvody ani na městské části s vlastními orgány samosprávy. Statutární město jako obec s rozšířenou působností tudíž **zabezpečuje státní správu** jak pro obyvatele v působnosti své obce, ale i pro ostatní, zákonem vymezené obce. Jedná se o obec s rozšířenou působností, která má ve své správě jako obec **15 katastrálních území** a zákonem **vymezené činnosti pro dalších 29 obcí**. [17]

Rozloha území v působnosti statutárního města (tedy 15 katastrálních území) je celkem 103 km² s celkovým počtem obyvatel cca 75 276. Z hlediska pozemních komunikací se na **území statutárního města** se nachází páteří silnice I. třídy č. I/49 v délce 13 km, silnice II. třídy č. II/490 v délce 13 km, silnice III. třídy č. III/49016, č. III/49018, č. III/49026 v délce 46 km, **místní komunikace I. a III. třídy (mimo komunikace pro pěší) v délce celkem 270 km a ostatní komunikace v délce 300 km**. [18]

Statutární město je vlastníkem místních komunikací, které by měly být řádně vedeny v evidenci komunikací tzv. pasportu komunikací. Může být i vlastníkem veřejné účelové komunikace, tak i neveřejné. Povinnost vedení pasportu komunikací vlastníkem komunikace je uvedena v zákoně o pozemních komunikacích. Za statutární město, jako vlastníka místních a účelových komunikací na území města v rozsahu 15 katastrálních území, vystupuje navenek Odbor dopravy statutárního města v čele s voleným zastupitelem zodpovědným za oblast dopravy.

Zákon o PK situaci zkomplikoval tím, že státní správu k místním komunikacím vykonávají obecní úřady prostřednictvím silničních správních úřadů, jak již bylo zmíněno v teoretické části. Silniční správní úřady se tímto dostávají do složitých situací vzhledem ke svému zaměstnavateli. [4]



Obr. 3 Schéma úřadu v oblasti pozemních komunikací [vlastní zpracování dle [18]]

6 ODBOR STAVEBNÍCH A DOPRAVNÍCH ŘÍZENÍ

Odbor zajišťuje výkon státní správy v přenesené působnosti pro obce v působnosti ORP v oblasti obecného stavebního úřadu, v oblasti speciálního stavebního úřadu, silničního správního úřadu a drážního úřadu. Odbor stavebních a dopravních řízení se dělí na čtyři Oddělení stavebně správních řízení, Oddělení dopravně správních řízení a oddělení administrativy a spisové služby. [18]

6.1 Oddělení stavebně správních řízení

Oddělení stavebně správních řízení je v zákoně nazýváno jako obecný stavební úřad. Předmětem jeho činnosti je vést veškerá územní řízení, stavební řízení převážně v o oblasti pozemních staveb, kolaudační řízení a další činnosti, které jsou upraveny stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, prováděcími vyhláškami a dalšími souvisejícími zákony a předpisy. [18]

6.2 Oddělení dopravně správních řízení

Oddělení dopravně správních řízení vykonává **činnost speciálního stavebního úřadu** ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikací v působnosti ORP a veřejně přístupných účelových komunikací. Vykonává **činnost silničního správního úřadu** ve věcech **silnic II. a III. třídy, veřejně přístupných účelových komunikací** v působnosti obecního úřadu ORP a **u místních komunikací** v působnosti obecního úřadu na základě zákona o pozemních komunikacích. Vykonává činnosti dopravního úřadu dle zákona o silniční dopravě a činnosti drážního úřadu ve věci trolejbusové dráhy podle zákona o drahách. Stanovuje místní a přechodnou úpravu provozu podle zákona o silničním provozu (Obr. 4). Vede správní řízení ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění. [4];[18]

6.2.1 Legislativa k činnostem vykonávaným oddělením dopravně správních řízení

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhlášky č. 104/1997 Sb. k zákonu o PK, v platném znění,
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů a její vyhláška č. 294/2015 Sb.; související předpisy: v platném znění TP 65 – „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ (schváleno MD-OPK č.j. 532/2013-120-STSP/1, s účinností od 1. srpna 2013), v platném znění TP

(dále jen „TP 65“)133 – „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ (schváleno MD-OPK č.j. 538/2013-120-STSP/1, s účinností od 1. srpna 2013), v platném znění TP 179 – „Navrhování komunikací pro cyklisty“, (schváleno MD-OPK č.j. 158/06-120-RS/1, s účinností od 1. května 2006), v platném znění TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (schváleno MD-OPK č.j. 21/2015-120-TN/1, s účinností od 1. dubna 2015) (dále jen TP 66) ,

- vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhl. č. 398/2009 Sb.“),
 - ustanovení nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů,
 - zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů,
 - zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
 - vyhláška č. 122/2014 Sb., o jízdách v rámci veřejné linkové dopravy, ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů.
 - zákon č. 266/1994 Sb., o drahách ve znění pozdějších předpisů,
 - zákon č. 56/2001 Sb., zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č.302/2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel, ve znění pozdějších předpisů,
 - zákon č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších předpisů,
 - zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích ve znění pozdějších předpisů.
- [18];[20];[21]

6.2.2 Vykonávané činnosti oddělení

- v působnosti ve věcech silnic II. a III. třídy, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích,
- rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie místní komunikace a o vyřazení místní komunikace z této kategorie,
- vede řízení a rozhoduje o částečných a úplných uzavírkách provozu na místních komunikacích a silnicích II. a III. třídy,
- rozhoduje o napojení komunikace na místní komunikaci a silnici II. a III. třídy,

- rozhoduje ve věci povolování zřízení přejezdu na neveřejné účelové komunikaci,
- provádí výkon státního dozoru nad silnicemi II. a III. třídy, místními komunikacemi a veřejně přístupnými účelovými komunikacemi,
- vydává dočasný zákaz stání nebo zastavení silničních vozidel na místní komunikaci,
- stanovuje dopravní značení u uzavírek komunikací a vyhrazených parkovacích místech,
- rozhoduje o odstranění vraku z pozemní komunikace na návrh vlastníka komunikace,
- vede správní řízení a vydává rozhodnutí o povolení zvláštního užívání (ZU) ve věcech místních komunikací a silnicích II. a III. třídy. [4]; [18]

Zvláštním užíváním komunikace je:

- přeprava zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy na místních komunikacích,
- umístování, skládání a nakládání věcí nebo materiálů (např. skládka stavebních hmot, paliva, lešení apod.) pokud nejsou neprodleně odstraněny,
- provádění stavebních prací (překopy, protlaky apod.),
- zřizování vyhrazeného parkování,
- zřizování a provoz stánků, pojízdných či přenosných prodejních a jiných podobných zařízení,
- audiovizuální tvorbu,
- umístění inženýrských sítí a jiných nadzemních nebo podzemních vedení všeho druhu v silničním pozemku nebo na něm pro místní komunikace a silnice II. a III. třídy,
- pořádání sportovních, kulturních, náboženských, zábavních a podobných akcí,
- výjimečné užití místní komunikace a silnice II. a III. třídy historickými vozidly a pásovými vozidly Armády ČR,
- výjimečné užití místní komunikace a silnice II. a III. třídy samojízdnými pracovními stroji a přípojnými vozidly traktorů, které nemají schválenou technickou způsobilost,
- zřízení a provozování reklamního zařízení. [4]

Jako správní orgán obecního úřadu obce s rozšířenou působností ve věcech povolení stavebních prací a uzavírky stanovuje **přechodnou úpravu provozu na silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích.** [4]



Obr. 4 Schéma působnosti oddělení dopravně správních řízení [vlastní]

6.3 Současný stav oddělení

V současnosti má oddělení celkem čtyři referenty, dva stavební techniky, jednu vedoucí oddělení a jednu pracovníci administrativy. Stavební technici, vykonávající činnost speciálního stavebního úřadu a silničního správního úřadu ve věcech povolování komunikačního napojení referenti vykonávají činnosti silničního správního úřadu ve věcech uzavírek provozu, zvláštního užívání komunikací a výkon dopravního úřadu ve věcech městské autobusové dopravy a drážního úřadu trolejbusové dopravy, ve věcech vyhrazování parkovacích míst a některé další typy zvláštního užívání, jeden referent se zabývá stanovením místní a přechodné úpravy provozu a státního dozoru nad stanicemi emisního měření.

V roce 2019 bylo na oddělení podáno mj. 160 žádostí o uzavírku provozu, 444 žádostí o povolení zvláštního užívání komunikací a 243 žádostí o přechodnou nebo místní úpravu provozu. Celkem bylo na oddělení v roce 2019 doručeno 2512 žádostí a dokumentů ke zpracování (Tab. 2).

Tab. 2 Vývoj počtů podání a personálního obsazení oddělení [vlastní]

Položka	Oddělení dopravně správních řízení										
	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
počet podání	2512	2252	2256	2037	2105	1936	1828	2142	1082	941	947
počet techniků	6,93	6	5	6	6	6	6	5	5	5	5

6.4 Povolení zvláštního užívání pozemní komunikace pro stavební práce

Vydává oddělení dopravně správních řízení jako silniční správní úřad obecního úřadu a úřadu obce s rozšířenou působností na **silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích**. Na **veřejně přístupných účelových komunikacích** se povolení zvláštního užívání **nevýdává**. Povolení se **vydává na žádost**, kterou většinou podává žadatel, který práce na komunikaci přímo vykonává. Vzhledem k širokému spektru typů zvláštního užívání a složitosti, by to měla být odborná firma, která se daným druhem prací zabývá. Ta by také vzhledem ke své praxi měla znát zákonné požadavky pro povolení konkrétního typu zvláštního užívání. Při povolení zvláštního užívání je nutné se zabývat, zda jsou **splněny všechny zákonné požadavky, od procesu přijetí žádosti až po vydání rozhodnutí**. Po řádném zaevidování žádosti, je předána příslušnému technikovi z oddělení dopravně správních řízení k vyřízení. Ten musí žádost zkontrolovat, zda je žádost řádně vyplněna, a to jak po stránce procesní podle správního řádu, tak dle prováděcí vyhlášky, která uvádí náležitosti, které má žádost obsahovat, jak je uvedeno v kapitole 3.4.2. Musí být také posouzeno, zda jsou splněny požadavky na označování pracovních míst, zda jsou řešeny bezbariérové přístupy k nemovitostem. Posoudit, jestli je navrhované řešení vzniklé situace dostačující apod.

K povolení zvláštního užívání komunikace je zapotřebí **předchozí souhlas vlastníka dotčené místní komunikace** (což je obec) a pokud může zvláštní užívání ohrozit plynulost a bezpečnost silničního provozu, tak také s **předchozím souhlasem DI PČR**. Po splnění všech zákonných podmínek je SSÚ vydáno rozhodnutí o povolení zvláštního užívání, kde jsou uvedeny podmínky, za jakých může být zvláštní užívání realizováno. [4]

6.5 Povolení uzavírky a objížďky

Vydává silniční správní úřad obecního úřadu a úřadu obce s rozšířenou působností na **silnicích II. a III. třídy, místních komunikacích a na veřejně přístupných účelových komunikacích**. Povolení vydává na žádost. Podání žádosti upravuje § 39 vyhlášky, jak je uvedeno v kapitole 3.4.2.

Objízdnu trasu stanovenou po silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci silniční správní úřad **projedná také s Policií ČR** a se **všemi vlastníky pozemních komunikací po kterých má vést objízdna trasa, s obcí po jejímž území má vést objízdna trasa, s vlastníkem uzavíraného úseku pozemní komunikace a provozovatelem dráhy**, pokud se v daném úseku nachází. Vlastníci těchto komunikací mají postavení účastníků správního řízení. V zákoně je uvedeno, že nikdo nemá nárok na náhradu případných ztrát, které mu vzniknou v důsledku uzavírky nebo objížďky. Silniční správní úřad musí rozhodnutí o uzavírce neprodleně **oznámit HZS ČR, zdravotnické záchranné službě, dopravci v linkové osobní dopravě**, nachází-li se v uzavřeném úseku a jsou-li silničnímu správnímu úřadu známi. Uzavírku provozu také zaznamená do Centrální evidence pozemních komunikací. [4]

6.6 Stanovení přechodné úpravy provozu

Dočasná změna dopravního značení **při uzavírkách** nebo zvláštním užívání komunikace musí být stanovena přechodnou úpravou provozu v souladu se zákonem o silničním provozu a vyhláškou č. 294/2015 Sb. jak je již zmíněno v kapitole 3.3. Přechodnou úpravu provozu stanovuje oddělení dopravně správních řízení jako obecní úřad obce s rozšířenou působností, který je příslušný k vydání stanovení **na silnicích II. a III. třídy, na místních komunikacích a na veřejně přístupných účelových komunikacích**. **Dotčeným orgánem** při stanovení přechodné úpravy provozu je **Policie ČR**, se kterým správní orgán stanovení projedná. Dotčený orgán se ke stanovení může do 30 dnů vyjádřit. Zákonem není přesně stanovena forma, jak má žadatel požádat o přechodnou úpravu provozu. Žádost musí obsahovat **přehledné schéma** návrhu změny dopravního značení, nejlépe zpracované firmou zabývající se dopravním značením. Tato firma také většinou dopravní značení zapůjčí a umístí na komunikaci v souladu s předpisy. Rozhodnutí a odpovědnost, zda navržené dopravní značení je v souladu s předpisy a zda je dostatečné pro zajištění bezpečnosti, zůstává na správním orgánu. [15]

7 POSOUZENÍ RIZIK PROCESU POVOLOVÁNÍ STAVEBNÍCH PRACÍ NA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍCH

Jak již bylo řečeno, řízení o povolení stavebních prací na pozemních komunikacích je zahájeno podáním žádosti silničnímu správnímu úřadu. Podle rozsahu prací a potřebných bezpečnostních opatření na pozemní komunikaci bude podána žádost o vydání povolení zvláštního užívání komunikace, vyžaduje-li rozsah prací částečnou nebo úplnou uzavírku provozu na dotčené pozemní komunikaci, je také nutné požádat o povolení uzavření provozu na dotčené komunikaci a s tím souvisí i podání žádosti o stanovení přechodné úpravy provozu na předmětném úseku komunikace. Výsledkem povolení zvláštního užívání a uzavírky provozu je rozhodnutí, pro stanovení přechodné úpravy provozu se vydává opatření obecné povahy. [4];[15]

7.1 Vývojový diagram

Celý postup procesů povolení zvláštního užívání, uzavírky a přechodné úpravy provozu a souvislosti povolovacího procesu jsou zpracované pomocí přehledného schématu. Vytvořené schéma je uloženo v příloze P I.

Pro posouzení rizik procesu povolování stavebních prací na pozemních komunikacích použijí metodu kontrolního seznamu, metodu What-if a ohodnocení rizika maticí pravděpodobnosti a následků.

7.2 Identifikace rizik metodou kontrolního seznamu

Pomocí kontrolního seznamu (Tab. 3) lze systematicky zkontrolovat plnění jednotlivých kroků procesu povolování stavebních prací na místních komunikacích, které jsou stanoveny předpisy.

Tab. 3 Kontrolní seznam [vlastní]

p.č.	1. Proces: Povolení zvláštní užívání pozemní komunikace	
1.	Je v žádosti uveden druh zvláštního užívání na pozemní komunikaci?	√
2.	Jsou v žádosti vyplněny všechny údaje v souladu se správním řádem?	√
3.	Předložil žádost, v souladu s vyhláškou zákona o PK (dále jen vyhláška), zhotovitel stavebních prací?	√
4.	Obsahuje žádost přílohu, v souladu s vyhláškou, povolení žadatele k provozování předmětu činnosti zvláštního užívání (např. živnostenský list)?	√

5.	Je v souladu se správním řádem doložena plná moc, v případě zastupování žadatele?	√
6.	Je zaplacen správní poplatek v souladu se zákonem o správních poplatcích?	√
7.	Je k uvedeným komunikacím věcně a místně silniční správní úřad daného obecního úřadu?	√
8.	Obsahuje žádost jasné vymezení úseku komunikace, na kterém mají být práce prováděny?	√
9.	Obsahuje žádost druh a rozsah stavebních prací (přehledné schéma umístění a rozměry pracovního místa) a způsob jejich realizace?	√
10.	Jsou vyplněny úplné údaje o osobě odpovědné za průběh zvláštního užívání?	√
11.	Obsahuje žádost odhadovaný vliv zvláštního užívání na bezpečnost a plynulost provozu a návrh na řešení vzniklé situace?	√
12.	Je návrh řešení v souladu s předpisy a technickými podmínkami?	√
13.	Obsahuje žádost řešení přístupů k nemovitostem a je řešení v souladu s vyhláškou o bezbariérovém užívání staveb?	√
14.	Je v žádosti uveden konkrétní termín prací?	√
15.	Zasahují práce do termínu zimní údržby komunikací?	√
16.	Byla žádost podána včas, min. 30 dnů před zahájením prací?	√
17.	Byla žádost včas předána příslušnému referentovi?	√
18.	Je součástí žádosti vyjádření DI PČR?	√
19.	Vyjádřil DI PČR nesouhlas se zvláštním užíváním?	√
20.	Je součástí žádosti souhlas vlastníka komunikace?	√
21.	Vyjádřil vlastník nesouhlas se zvláštním užíváním?	√
22.	Vyjádřil se vlastník komunikace včas (min. 3 dny před termínem uvedeným na žádosti)?	√
23.	Byly správně určeni všichni účastníci řízení?	√
24.	Je přílohou žádosti vyjádření správce placených parkovišť Technických služeb?	√
25.	Stanovil SSÚ všechny podmínky povolení v rozhodnutí?	√
26.	Budou stavební práce vyžadovat zásah i do silničního pozemku?	√
27.	Jsou práce takového rozsahu, že vyžadují stanovení přechodné úpravy provozu na komunikaci pomocí dopravního značení?	√
28.	Bylo rozhodnutí vydáno včas (do 30 dnů od podání žádosti)?	√
2. Proces: Povolení uzavírky provozu na komunikaci		
29.	Vyžadují bezpečnostní opatření částečnou uzavírku provozu na dotčené místní komunikaci?	√
30.	Vyžadují bezpečnostní opatření úplnou uzavírku provozu na dotčené místní komunikaci?	√
31.	Jsou v žádosti vyplněny všechny údaje v souladu se správním řádem?	√
32.	Jsou vyplněny údaje o osobě odpovědné za organizování a zabezpečení akce?	√
33.	Je doložena plná moc, v případě zastupování žadatele?	√

34.	Je uvedeno přesné určení místa uzavírky (staničení, místopisný průběh)?	√
35.	Je uveden důvod uzavírky (rozsah a způsob provádění prací)?	√
36.	Je uveden název a kategorie uzavírané komunikace a objízdných tras?	√
37.	Je uvedena doba trvání uzavírky?	√
38.	Je přílohou návrh trasy objízďky včetně grafické přílohy?	√
39.	Je uzavírka nebo objízďka řádně označena v souladu s předpisy (zák. č. 361/2000 Sb.)?	√
40.	Je objízďka řádně technicky zabezpečena a vyhovující provozu?	√
41.	Trvá uzavírka více jak 3 dny?	√
42.	Je žádost podána včas, min. 30 dní před termínem uzavírky?	√
43.	Vyžaduje uzavírka dočasné přemístění zastávky linkové osobní dopravy nebo provozovatele dráhy?	√
44.	Je veřejnost informována o uzavírce?	√
45.	Je uvedená doba trvání uzavírky přiměřená rozsahu prací?	√
46.	Zasahují práce do termínu zimní údržby komunikací?	√
47.	Je součástí žádosti přehledné schéma uzavírky a řešení vzniklé situace?	√
48.	Je požádáno o stanovení přechodné úpravy provozu pro označení uzavírky a objízďky dopravním značením?	√
49.	Je schéma uzavírky v souladu s předpisy?	√
50.	Je uzavírka provozu daného úseku komunikace v kolizi s jinou akcí?	√
51.	Je součástí žádosti vyjádření DI PČR k objízdné trase?	√
52.	Je součástí žádosti vyjádření vlastníka uzavírané komunikace?	√
53.	Vede objízdná trasa po silnici I., II. nebo III. třídy?	√
54.	Je vydáno stanovení přechodné úpravy krajským úřadem, vede-li ob-	√
55.	Je součástí žádosti vyjádření obce, na jejímž zastavěném území má být	√
56.	Je zajištěn přístup k sousedním nemovitostem a v souladu s předpisy (vy-	√
57.	Je uzavírka oznámena složkám IZS, dopravcům v linkové osobní dopravy	√
58.	Byla uzavírka zadána do systému Centrální evidence uzavírek?	√
59.	Je zajištěn svoz komunálního odpadu?	√
3. Proces: Povolení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci		
60.	Jsou v žádosti vyplněny všechny předepsané údaje?	√
61.	Jsou vyplněny údaje o odpovědné osobě za instalaci a provedení pře-	√
62.	Je vyplněn důvod stanovení přechodné úpravy provozu?	√
63.	Je v žádosti uvedena konkrétní doba trvání stanovení přechodné úpravy provozu?	√
64.	Je žádost podána včas, min. 30 dní před termínem přechodné úpravy provozu?	√
65.	Je doložena plná moc, v případě zastupování žadatele?	√
66.	Je uveden název a kategorie komunikace včetně objízdné trasy?	√
67.	Obsahuje žádost přehlednou situaci dopravního značení?	√

68.	Je navržené dopravní značení a jeho umístění v souladu s platnými právními předpisy a souvisejícím technickými podmínkami?	√
69.	Je v situaci řádně vyznačena a označena navrhovaná objízdná trasa?	√
70.	Je součástí žádosti vyjádření DI PČR k objízdné trase?	√
71.	Jsou zneplatněny všechny stávající dopravní značky, které jsou v rozporu s navrhovanou přechodnou úpravou?	√
72.	Není požadovaná přechodná úprava v kolizi s jinou přechodnou úpravou provozu nebo objížd'kou?	√
73.	Je zajištěn přístup k sousedním nemovitostem v souladu s předpisy (vyhláškou č. 398/2009 Sb.)?	√
74.	Je obecní úřad místně a věcně příslušný ke všem komunikacím dotčeným přechodnou úpravou provozu?	√

7.3 Metoda What-if a matice pravděpodobnosti a dopadu

Pomocí předchozího kontrolního seznamu stanovím metodou What-if příčiny a následky identifikovaných rizik při procesu povolování stavebních prací (Tab. 8). Pomocí matice rizika (Tab. 4) vyhodnotím pravděpodobnost vzniku rizika (Tab. 5) a míru dopadu tohoto rizika (Tab. 6) jak na žadatele, tak na samotného rozhodovatele a následně na bezpečnost provozu na komunikacích a jeho účastníky. Vynásobením těchto dvou hodnot zjistím významnost rizika (Tab. 7).

Tab. 4 Matice rizika [vlastní]

			Pravděpodobnost				
			Velmi malá	Malá	Střední	Vysoká	Velmi vysoká
Klasifikace			1	2	3	4	5
Dopad	Nepřijatelný	5	5	10	15	20	25
	Významný	4	4	8	12	16	20
	Střední	3	3	6	9	12	15
	Malý	2	2	4	6	8	10
	Velmi malý	1	1	2	3	4	5

Tab. 5 Stupnice míry pravděpodobnosti rizika [vlastní]

Body	Pravděpodobnost výskytu rizika	Popis výskytu
5	VELMI VYSOKÉ	Riziko se téměř vždy vyskytne
4	VYSOKÉ	Riziko se pravděpodobně vyskytne
3	STŘEDNÍ	Riziko se někdy vyskytuje
2	MALÉ	Riziko se někdy může vyskytnout
1	VELMI MALÉ	Riziko se vyskytne pouze ve výjimečných případech

Tab. 6 Stupnice míry dopadu rizika [vlastní]

Body	Dopad rizika	Bezpečnost	Proces
5	NEPŘIJATELNÝ	Nepřijatelná situace v dopravě, vyžaduje náhradní řešení situace.	Nepřijatelný stav. Závažné porušení předpisů.
4	VÝZNAMNÝ	Významný negativní vliv na bezpečnost a plynulost provozu	Porušení zákonných předpisů, prodlouží vyřízení nebo znemožní vydání povolení
3	STŘEDNÍ	Naruší plynulost a bezpečnost dopravy	Středně závažné porušení předpisů, nežádoucí prodloužení vyřízení žádosti
2	MALÝ	Nepatrný vliv na bezpečnost	Méně závažné porušení předpisů, mírně prodlouží vyřízení žádosti
1	VELMI MALÝ	Nemá téměř žádný vliv na bezpečnost	Nemá téměř žádný vliv na vydání povolení

Tab. 7 Stupnice významnosti rizika [vlastní]

Stupeň významnosti	Hodnota
Akceptovatelné	1 - 4
Závažné	5 - 14
Kritické	15 - 25

Tab. 8 Metoda What – If a matice následků a pravděpodobnosti [vlastní]

p.č.	CO KDYŽ - PŘÍČINA	CO SE STANE - DŮSLEDEK	P	D	RIZIKO	OPATŘENÍ
Proces č. 1: Povolení zvláštního užívání						
1.	Není specifikován druh zvláštního užívání se jedná.	Nejsou splněny zákonné podmínky. Nelze vydat povolení.	2	2	4	Zjistit z příložené situace. Vyzvat žadatele k doplnění žádosti. Doplnit formulář úřadu o výběr konkrétního druhu zvláštního užívání.
2.	Nejsou vyplněny všechny údaje v žádosti v souladu s předpisy.	Nejsou splněny zákonné podmínky. Nelze vydat povolení.	2	2	4	Vyzvat žadatele k doplnění údajů a upozornění na zákonnou povinnost. Přehledně strukturovat formulář.
3.	Žádost nepodal zhotovitel prací.	Nejsou splněny zákonné podmínky.	2	4	8	Umístění na webové stránky úřadu komentář k vyplnění žádosti. Kontaktovat žadatele a upozornit na zákonné podmínky a s tím spojené povinnosti.
		Neodborně zpracované přílohy. Odpovědná osoba nemá znalosti v dané oblasti.	2	3	6	
4.	Není doloženo oprávnění k provádění činnosti ZU.	Nedodržení zákonné podmínky. Neodborný zásah do pozemní komunikace nebo do inženýr. sítí.	2	4	8	Upozornit žadatele na zákonnou podmínku a vyzvat k doložení oprávnění. Případná kontrola ve veřejném registru.
5.	Není doložena plná moc v případě zastupování.	Nelze vydat rozhodnutí zástupci.	2	2	4	Vyzvat žadatele k dodání plné moci.
6.	Není zaplacen správní poplatek.	Nejsou splněny zákonné podmínky. Nelze vydat rozhodnutí zástupci.	2	1	2	Vyzvat žadatele k zaplacení.
7.	SSÚ není věcně a místně příslušný k předmětné komunikaci.	Jedná se o účelovou komunikaci. Jedná se o silnici I. třídy. Komunikace není v působnosti správního orgánu. Nelze povolovat.	2	5	10	Prověření kategorie komunikace a vlastnictví. Správní orgán usnesením postoupí příslušnému správnímu orgánu. U účelové komunikace řízení zastaví.
8.	Není jasně vymezen úsek komunikace.	Není splněna zákonná podmínka.	3	3	9	Pokud je přílohou, zjištění úseku komunikace z grafické přílohy, kde musí být úsek jasně určen. Vyzvat žadatele k upřesnění a doplnění.
		Nesouhlas DI PČR. Není možné posoudit.	3	3	9	

p.č.	CO KDYŽ - PŘÍČINA	CO SE STANE - DŮSLEDEK	P	D	RIZIKO	OPATŘENÍ
9.	Není uveden rozsah a druh stavebních prací (rozměry místa, stání mechanismů apod.) na komunikaci	Nedodržení zákonné podmínky, přerušeni řízení.	2	4	8	Vyzvat žadatele k upřesnění a doplnění žádosti. Poučení žadatele o zákonných podmínkách, umístění informace na webové stránky úřadu.
		Nesouhlas DI PČR. Nejsou řešena bezpečnostní opatření.	3	4	12	
10.	Žádost neobsahuje údaje o odpovědné osobě za průběh ZU.	Není splněna zákonná podmínka pro vydání rozhodnutí. Není možné kontaktovat zodpovědnou osobu.	2	2	4	Vyzvat žadatele k doplnění žádosti.
11.	Žádost neobsahuje posouzení vlivu ZU na bezpečnost a plynulost provozu a její řešení.	Není splněna zákonná podmínka, přerušeni řízení.	4	5	20	Vyzvat žadatele k předložení řešení. Uvést na webové stránky úřadu zákonné podmínky. Umístit vzorové schéma grafické přílohy.
		Nesouhlasné stanovisko DI PČR Ohrožení bezpečnosti provozu a chodců.	4	5	20	
12.	Návrh řešení situace není v souladu s předpisy.	Není splněna zákonná podmínka, ohrožení bezpečnosti. Přerušeni řízení.	3	5	15	Rozhodovatel i žadatel znalost zákonů, průběžné kontroly, školení, zkušenosti, praxe. Uvedení zákonů, předpisů a vzorové řešení na stránky úřadu.
		Nesouhlasné stanovisko DI PČR Ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a chodců. Nevydání povolení.	3	5	15	SSÚ vyzve žadatele k doplnění dle předpisů a připomínek DI PČR. Upozornění na zákonné podmínky a požadavky na bezpečnost provozu a chodců.
13.	Nejsou řešeny přístupy k nemovitostem v souladu s předpisy a bezbariérovou vyhláškou.	Znemožnění přístupu k nemovitostem, porušení zákonných podmínek.	2	4	8	Znalost podmínek povolení a zákonů. Průběžné doplňování znalostí. Vyzvat žadatele k doplnění žádosti dle zákona a podmínek DI PČR. Upozornit na platnost vyhlášky.
		Nesouhlasné stanovisko DI PČR. Není zajištěna základní podmínka povolení bezbariérový přístup do budov.				

p.č.	CO KDYŽ - PŘÍČINA	CO SE STANE - DŮSLEDEK	P	D	RIZIKO	OPATŘENÍ
14.	Není uveden konkrétní termín akce.	Není splněna zákonná podmínka. Není možné vydat povolení bez uvedení termínu.	2	4	8	Vyzvat žadatele k doplnění. Upozornit na podmínku.
15.	Práce zasahují do termínu zimní údržby komunikací.	Ohrožení bezpečnosti silničního provozu a chodců.	3	4	12	Upozornění žadatele na zimní údržbu v úseku prováděných prací. Uvedení podmínky do rozhodnutí. Plánování prací mimo zimní období.
16.	Žádost nebyla podána min. 30 dní před zahájením prací.	Není možné vydat povolení v požadovaném termínu akce, vznik časové ztráty, možnost vzniku finanční ztráty.	4	4	16	Umístit na webové stránky úřadu postup a podmínky pro vyřízení žádosti s upozorněním na včasné podání žádosti s ohledem na lhůty pro vyjádření dotčených orgánů, správních úřadů a vlastníků dotčených komunikací. Včasná konzultace žadatele s SSÚ. Včasné podání žádosti.
		Chybí čas na vyjádření DI PČR, vlastníků komunikací, drážního úřadu, dopravního úřadu a SSÚ.	4	4	16	
17.	Pokud není žádost po zaregistrování předána referentovi včas.	Hrozí nedodržení zákonného termínu. Ztráta dobrého jména úřadu.	3	4	12	Personální posílení administrativy.
18.	Žádost nebyla poslána na vyjádření DI PČR.	Nedodržení úředního postupu. Nezákonnost vydaného rozhodnutí.	2	5	10	Rozhodovatel musí znát zákon. Složení zkoušek odborné způsobilosti.
19.	DI PČR vydala nesouhlasné stanovisko.	Není splněna zákonná podmínka. Ohrožení bezpečnosti provozu a chodců. Není možné vydat povolení.	2	5	10	Vyzvat žadatele k doplnění s odvoláním na příslušné předpisy. Uvést podmínky pro udělení souhlasu na stránky úřadu.
20.	Žádost nebyla poslána na souhlas se ZU vlastníkově komunikace.	Nedodržení úředního postupu. Nezákonnost vydaného rozhodnutí.	2	5	10	Rozhodovatel musí znát předpisy. Složení zkoušek odborné způsobilosti.
21.	Vlastník komunikace vyjádřil nesouhlas se ZU.	Soukromoprávní souhlas. Porušení právních předpisu při vydání povolení. Není možné vydat povolení, zamítnutí žádosti.	2	5	10	Rozhodovatel musí znát předpisy. Složení zkoušek odborné způsobilosti. Splnění podmínek vlastníka komunikace.

p.č.	CO KDYŽ - PŘÍČINA	CO SE STANE - DŮSLEDEK	P	D	RIZIKO	OPATŘENÍ
22.	Vlastník komunikace nemá zákonnou lhůtu k vyjádření.	Vlastník se vyjádří po termínu požadovaného zahájení prací.	3	4	12	Zaslat žádost k vyjádření vlastníkovi s uvedením termínu k vyjádření.
23.	Nejsou v řízení zadáni všichni účastníci řízení.	Chybný úřední postup. Vydané nezákonné rozhodnutí. Nezákonný zásah do práv.	2	5	10	Rozhodovatel musí znát předpisy. Soustředění, klid na práci, vhodné pracovní podmínky. Složení zkoušek odborné způsobilosti. Průběžné kontroly a školení.
24.	Žádost nebyla projednána se správcem placeného parkoviště.	Neoprávněný zásah do správy Technických služeb.	3	3	9	Vyzvat žadatele k doložení vyjádření správce parkoviště. Znalost místních poměrů.
25.	Byla opomenuta podmínka zvláštního užívání.	Zodpovědnost rozhodovatele za kolizní situace a ohrožení bezpečnosti.	2	5	10	Znalost právních předpisů, soustředěnost, klid na práci, vhodné pracovní podmínky.
26.	Práce zasahují i do silničního pozemku.	Možný neoprávněný zásah do vlastnictví jiné osoby, než je vlastník komunikace.	2	5	10	Zjišťování vlastníků pozemků pod komunikacemi. Vyžádání souhlasu vlastníka pozemku.
27.	Práce vyžadují stanovení přechodné úpravy provozu.	Podání žádosti o přechodnou úpravu a uzavírku provozu.	2	5	10	Konzultace žadatele se SSÚ před podáním žádosti. Zpracování schématu odbornou firmou.
28.	Rozhodnutí nebylo vydáno do 30 dnů.	Nedodržení zákonné lhůty. Stížnosti. Možné finanční ztráty.	4	5	20	Uveřejnění postupu, podmínek a předpisů pro povolení ZU na stránkách úřadu. Upozornění žadatelů na dotčené orgány, které vstupují do řízení. Personální posílení oddělení. Zajištění vhodných pracovních podmínek.
Proces č. 2: Povolení uzavírky provozu na komunikaci						
29.	Práce vyžadují částečnou uzavírku provozu.	Omezení provozu na dané komunikaci. Narušená bezpečnost silničního provozu nebo chodců. Situace vyžaduje předložení návrhu řešení.	4	3	12	Znalost právních předpisů, posouzení bezpečnosti rozhodovatelem, vyzvat žadatele k předložení návrhu řešení v souladu s předpisy.

p.č.	CO KDYŽ - PŘÍČINA	CO SE STANE - DŮSLEDEK	P	D	RIZIKO	OPATŘENÍ
30.	Práce vyžadují úplnou uzavírku provozu.	Vyloučení provozu na dané komunikaci. Omezená obslužnost dané lokality, znemožnění příjezdu k nemovitostem, znemožnění přístupů k objektům, ohrožení chodců a plynulosti dopravy, objízdne trasy prodlužující dobu jízdy, neobsloužení veřejnou dopravou, omezení nebo vyloučení průjezdu složek IZS. Situace vyžaduje řešení všech důsledků uzavírky.	4	5	20	Znalost právních předpisů, posouzení bezpečnosti a všech důsledků rozhodovatelem, konzultace s kolegy. Kontrola podkladů a návrhů na řešení vzniklé situace, zajištění přístupů k objektům a jejich bezbariérovost, označení uzavírky a řešení objízdnych tras, označení pracovních míst, konzultace s žadatelem. Zajištění stanovisek všech správních úřadů, DI PČR, vlastníka komunikace. Nedostatečné řešení, výzva žadatele k doplnění v souladu s předpisy. Stanovení podmínek uzavírky do povolení. Informování složek IZS.
31.	Nejsou vyplněny všechny požadované údaje o žadateli dle správního řádu.	Nejsou splněny zákonné podmínky. Prodloužení doby řízení. Není možné vydat povolení.	2	2	4	Umístění na webové stránky komentář k vyplnění žádosti. Vyzvat žadatele k doplnění.
32.	Nejsou vyplněny údaje o odpovědné osobě za splnění podmínek uzavírky.	Není možné vydat povolení, nejsou splněny zákonné podmínky. Prodloužení doby řízení.	2	2	4	Upozornit žadatele na zákonnou podmínku a doplnit do žádosti odkaz na vyhlášku. Umístit na webové stránky úřadu komentář k vyplnění žádosti.
33.	Není doložena plná moc v případě zastupování žadatele.	Není možné vydat povolení zástupci.	2	1	2	Kontaktovat žadatele a vyzvat ho k doložení plné moci.
34.	Není uvedeno přesné místo uzavírky.	Porušení právních předpisů. Prodloužení řízení.	3	3	9	Znalost právních předpisů. Vyzvat žadatele k doplnění žádosti.

p.č.	CO KDYŽ - PŘÍČINA	CO SE STANE - DŮSLEDEK	P	D	RIZIKO	OPATŘENÍ
35.	Není vyplněn důvod uzavírky, rozsah a způsob provádění prací.	Porušení právních předpisů. Není možné vydat povolení. Prodlužuje se řízení.	3	5	15	Vyzvat žadatele k doplnění. Zaslát znovu na DI PČR k vyjádření. Upozornit na dodržování předpisů. Umístit na web úřadu instrukce k vyplnění a přílohám žádosti.
		Nesouhlas DI PČR.	3	5	15	
36.	Není uveden název a kategorie uzavírané komunikace a objízdných tras.	Chybí vyjádření vlastníků komunikací. Není možné vydat povolení. Prodloužení doby vyřízení povolení.	3	3	9	Určit z příložené situace. Vyzvat žadatele k doplnění a vypsát podmínky DI PČR. Upozornit na dodržování předpisů.
		Nesouhlas DI PČR.	3	3	9	
37.	Není uvedena doba trvání uzavírky.	Porušení právních předpisů. Není možné vydat povolení. Prodlužuje se řízení.	2	5	10	Vyzvat žadatele k doplnění. Upozornit na dodržování předpisů.
38.	Není přiložen návrh objízdné trasy.	Ohrožení bezpečnosti a plynulosti dopravy. Není možné vydat povolení.	2	5	10	Vyzvat žadatele k doplnění. Upozornit na dodržování předpisů.
39.	Objížďka není označena v souladu s předpisy.	Porušení právních předpisů. Není dobře řešena vzniklá situace a zajištění bezpečnosti. Nesouhlas DI PČR s objížďkou.	3	5	15	Vyzvat žadatele k doplnění a vypsát podmínky DI PČR. Upozornit na dodržování předpisů. Zveřejnění postupu povolení uzavírky na stránkách úřadu.
40.	Objížďka nevyhovuje provozu.	Nesouhlas DI PČR. Nutné nové řešení.	3	5	15	Zjištění technických parametrů komunikace u vlastníka komunikace před návrhem objížděky. Místní šetření.
41.	Pokud uzavírka trvá déle jak 3 dny.	Nutné doložení harmonogramu prací.	4	2	8	Dodržování právních předpisů. Upozornění na povinnost na formuláři.
42.	Žádost není podána včas (min. 30 dní před termínem uzavírky).	Nedodržení zákonné povinnosti. Vzhledem ke lhůtám pro vyjádření dotčených orgánů, správních úřadů a vlastníků komunikací není povolení vydáno v požadovaném termínu.	4	4	16	Upozornění na zákonnou povinnost podání. Upozornění na lhůty dotčených orgánů, které vstupují do řízení. Žadatel si sám zajistí vyjádření všech dotčených orgánů včetně vlastníků komunikací.

p.č.	CO KDYŽ - PŘÍČINA	CO SE STANE - DŮSLEDEK	P	D	RIZIKO	OPATŘENÍ
43.	Pokud uzavírka vyžaduje přemístění zastávek linkové osobní dopravy nebo dráhy.	Není možné vydat povolení bez doložení vyjádření všech správních úřadů včetně návrhů přemístění zastávek. Nedodržení termínu uzavírky.	2	5	10	Komunikace žadatele se SSÚ v dostatečném předstihu. Znalost místních poměrů. Před podáním žádosti řešení situace s koordinátorem dopravy a dopravcem provozujícím dráhu.
44.	Veřejnost není informována o uzavírce.	Porušení povinnosti žadatele oznámit termín uzavírky.	2	5	10	Uvedení povinnosti do povolení.
45.	Uvedená doba uzavírky je příliš dlouhá nebo je v kolizi s jinou akcí.	Ohrožení bezpečnosti a porušení zákonné povinnosti.	3	3	9	Vyžádat harmonogram prací. Upravit postup prací. Využití zákonných prostředků ke zkrácení termínu uzavírky.
46.	Uzavírka zasahuje do termínu zimní údržby.	Ohrožení bezpečnosti silničního provozu a chodců.	2	4	8	Plánování prací mimo zimní období. Upozornění žadatele na zimní údržbu v úseku prováděných prací. Uvedení podmínky do rozhodnutí.
47.	Žádost neobsahuje přehledné schéma uzavírky, řešení bezpečnosti a plynulosti provozu s návrhem dopravního značení.	Nedodržení právních předpisů. Ohrožení bezpečnosti provozu. Není možné vydat povolení.	4	5	20	Dodržování právních předpisů. Upozornit na povinnost na stránkách úřadu. Vyzvat žadatele k dodání přehledné situace a návrhu řešení vzniklé situace.
48.	Není podána žádost o přechodnou úpravu provozu.	Nedodržení právních předpisů. Není možné vydat povolení uzavírky.	3	5	15	Upozornění na dodržování předpisů. Upozornit na povinnost na stránkách úřadu. Vyzvat žadatele k podání žádosti.
49.	Schéma uzavírky není v souladu s předpisy.	Nedodržení právních předpisů. Není možné vydat povolení uzavírky.	3	5	15	Upozornění na předpisy. Umístit vzorové schéma na stránky úřadu. Vyzvat žadatele k úpravě v souladu s předpisy.
50.	Uzavírka je v kolizi s jinou akcí.	Není možné vydat povolení. Kolaps dopravy.	3	5	15	Ověření aktuální situace v centrálním registru uzavírek, předávání informací mezi kolegy.

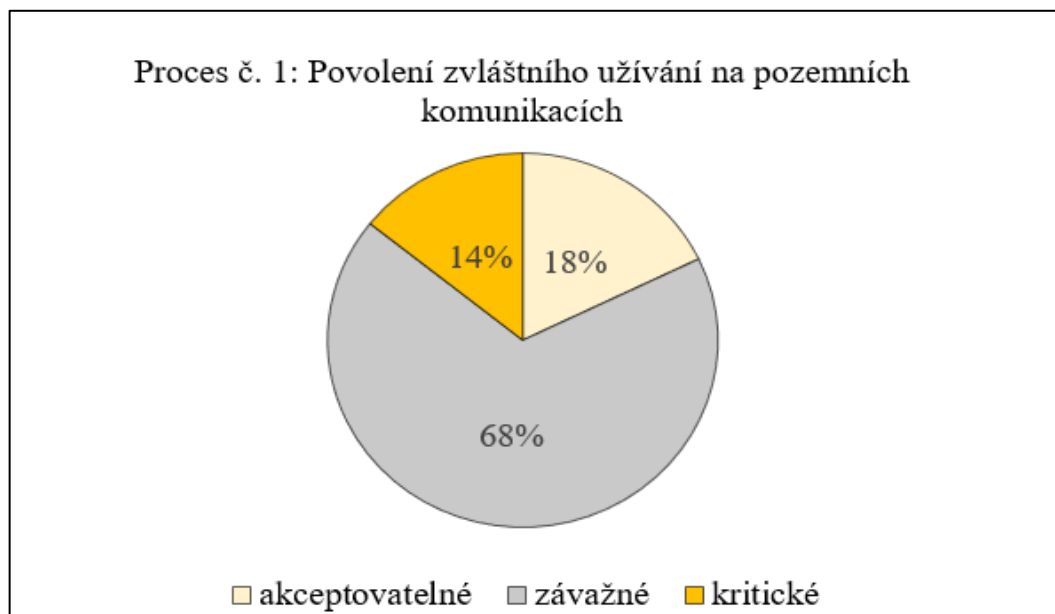
p.č.	CO KDYŽ - PŘÍČINA	CO SE STANE - DŮSLEDEK	P	D	RIZIKO	OPATŘENÍ
51.	Pokud chybí vyjádření DI PČR k objízdné trase.	Není dodržena zákonná podmínka. Ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu. Hrozba postihu rozhodovatele za nedodržení zákona.	3	5	15	Zaslání žádosti a podkladů k vyjádření DI PČR. Znalost a dodržování právních předpisů.
52.	Chybí vyjádření vlastníka uzavírané komunikace.	Není dodržena zákonná podmínka.	3	5	15	Znalost předpisů. Zaslání vlastníkově komunikace k vyjádření.
53.	Vede objízdná trasa po silnici I., II. nebo III. třídy?	Nelze vydat povolení, nutný souhlas vlastníků komunikací (ŘSD, ŘSZK).	3	3	9	Vyzvat žadatele k dodání souhlasu.
54.	Není vydáno stanovení přechodné úpravy k objízdné trase po silnici I. třídy.	Není splněna zákonná podmínka. Nelze vydat povolení.	2	5	10	Vyzvat žadatele k doložení. Vyžádat stanovení od krajského úřadu.
55.	Chybí vyjádření vlastníka komunikace po níž má vést objízdná trasa.	Není dodržena zákonná podmínka.	2	5	10	Znalost předpisů. Zaslání vlastníkově komunikace k vyjádření.
56.	Není zajištěn přístup k nemovitostem.	Není dodržena zákonná podmínka. Nelze vydat povolení.	3	5	15	Znalost předpisů. Vyzvat žadatele k doložení řešení. Upozornit na dodržení předpisů.
57.	Uzavírka není oznámena složkám IZS a dopravcům.	Nedodržení zákonných podmínek, ohrožení zdraví a obslužnosti. Nedodržení úředního postupu.	1	5	5	Znalost předpisů. Uvedení podmínky do rozhodnutí o povolení uzavírky.
58.	Uzavírka nebyla zadána do Centrální evidence uzavírek.	Není splněna zákonná povinnost. Neinformovanost veřejnosti.	1	5	5	Znalost a dodržování zákona o pozemních komunikacích.
59.	Není zajištěn svoz komunálního odpadu.	Zahlcení odpadky.	1	3	3	Uvedení povinnosti do podmínek povolení. Oznámení uzavírky technickým službám.

p.č.	CO KDYŽ - PŘÍČINA	CO SE STANE - DŮSLEDEK	P	D	RIZIKO	OPATŘENÍ
Proces č. 3: Povolení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci						
60.	Nejsou vyplněny všechny předepsané údaje v žádosti.	Není splněna zákonná podmínka. Není možné vydat povolení.	2	3	6	Dodržování a znalost zákonů. Vyzvat žadatele k doplnění.
61.	Nejsou vyplněny údaje o odpovědné osobě za provedení přechodné úpravy provozu.	Není splněna zákonná podmínka. Nelze kontaktovat odpovědnou osobu. Není možné vydat povolení.	2	2	4	Dodržování a znalost zákonů. Vyzvat žadatele k doplnění.
62.	Není uveden důvod přechodné úpravy provozu.	Není splněna zákonná podmínka. Není možné vydat povolení.	2	4	8	Dodržování a znalost zákonů. Vyzvat žadatele k doplnění.
63.	Není uvedena konkrétní doba trvání.	Není splněna zákonná podmínka. Není možné vydat povolení.	2	5	10	Dodržování a znalost zákonů. Vyzvat žadatele k doplnění.
64.	Žádost není podána 30 dní před termínem.	Nebude možné vyřídit přechodnou úpravy provozu včas. Nedodržení zákonné povinnosti.	4	4	16	Umístit na webové stránky úřadu postup a podmínky a zákonné lhůty procesu stanovení.
65.	Není doložena plná moc v případě zastupování žadatele.	Není možné předat zástupci povolení stanovení přechodné úpravy.	2	1	2	Upozornění žadatele. Uvedení kontaktu zástupce nebo žadatele na žádosti.
66.	Není uveden název a kategorie komunikace včetně objízdné trasy.	Nejsou dodrženy zákonné podmínky.	3	4	12	Údaje mohou být převzaty z příložené grafické přílohy. Upozornění žadatele na řádné vyplnění žádosti.
67.	Pokud není přiložena přehledná situace dopravního značení včetně zajištění přístupů.	Není možné vydat stanovení. Nejsou dodrženy zákonné podmínky.	3	5	15	Vyzvat žadatele k doplnění s uvedením podmínek DI PČR. Schéma dát zpracovat odbornou firmou. Znalosti a zkušenosti rozhodovatele.
		Nesouhlas DI PČR.	3	5	15	
68.	Navržená přechodná úprava není v souladu s předpisy.	Nejsou dodrženy zákonné podmínky. Není zajištěna bezpečnost.	3	5	15	Znalost předpisů pro posouzení, školení. Vyzvat žadatele k doplnění s uvedením podmínek DI PČR. Návrh dát zpracovat odbornou firmou.
		Nesouhlas DI PČR.	3	5	15	

p.č.	CO KDYŽ - PŘÍČINA	CO SE STANE - DŮSLEDEK	P	D	RIZIKO	OPATŘENÍ
69.	V situaci není stanovena a označena objízdná trasa.	Není zajištěna plynulost a bezpečnost dopravy.	2	5	10	Vyzvat žadatele k doplnění. Vyhotovení schématu a řešení situace odbornou firmou.
70.	Chybí vyjádření DI PČR k objízdné trase.	Není splněna zákonná podmínka.	3	5	15	Zaslat žádost s podklady k vyjádření DI PČR. Uvedení připomínek do stanovení.
71.	Není zneplatněno stávající dopravní značení.	Ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu.	3	5	15	Ověření stávajícího značení místním šetřením. Vyzvat žadatele k nápravě.
72.	Pokud je přechodná úprava v kolizi s jinou přechodnou úpravou nebo objížděnkou.	Ohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu, není možné stanovit objízdnou trasu nebo přechodnou úpravu.	3	5	15	Vedení seznamu vydaných platných přechodných úprav provozu. Přehled referenta o vydaných povolení a objízdných trasách. Vedení uzavírek v centrálním registru uzavírek. Místní šetření.
73.	Není zajištěn přístup k nemovitostem v souladu s předpisy.	Porušení právních předpisů. Není přístup k objektům.	2	5	10	Vyzvat žadatele k doplnění. Dodržování a znalost předpisů.
74.	Obecní úřad není místně příslušný ke všem uvedeným komunikacím.	Porušení právních předpisů. Neplatnost přechodné úpravy provozu.	2	5	10	Ověření kategorie komunikací z dostupných registrů. Dotaz na potenciální vlastníky. Místní šetření. Znalosti a zkušenosti rozhodovatele.

7.4 Vyhodnocení analýz a návrh opatření

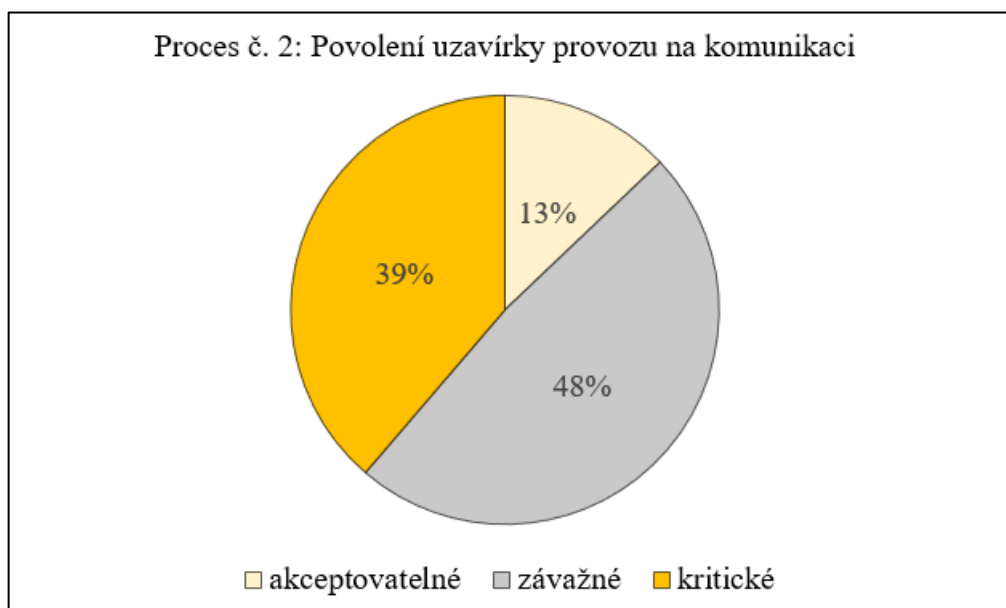
Z hodnocení rizik, procesu povolování zvláštního užívání na místních komunikacích, je vidět velké procento zatížení procesu závažnými až kritickými riziky (Obr. 5). Z analýzy rizik vyplývá, že je velmi důležité znát zákonné podmínky pro povolení prací a jejich důsledné dodržování. Rozhodovatel se musí velmi dobře seznámit se zákony, vyhláškami, nařízeními, dokumenty vydanými Ministerstvem dopravy apod. Také žadatel by měl být obeznámen se všemi podklady a přílohami, které je nutné pro povolení předložit k posouzení. Z analýzy vyplývá, že proces je ohrožen vysokým rizikem nedodržení termínu pro vydání povolení. Žadatel bývá často vyzýván k doplnění podkladů a údajů. Tento problém je způsoben neznalostí a nepozorností (někdy i záměrem) žadatelů, kteří podávají neúplné a nedostatečné podklady k povolení. Laická veřejnost netuší, že se k žádosti vyjadřuje např. DI PČR a také vlastník komunikace, kterého za místní komunikace zastupuje zvolený radní za oblast dopravy.



Obr. 5 Graf vyhodnocení rizik procesu č. 1 [vlastní]

Při zhodnocení rizik procesu povolování uzavírky provozu narůstají kritická rizika (Obr. 6). Úplná uzavírka provozu se už může dotknout většího počtu účastníků řízení a širšího počtu účastníků silničního provozu. Úplná uzavírka komplikuje jak dopravní obslužnost, tak bezpečnost a plynulost provozu. Je zde větší náročnost na kvalitu podkladů, a to v podobě doložení přehledné situace s dopravním značením a vyznačením objízdne trasy a s tím také spojené podání žádosti o přechodnou úpravu provozu. Situace už by měla být zpracována

odbornou firmou pro dopravní značení. Ovšem konečné rozhodnutí o tom, zda je uzavírka označena v souladu s předpisy a zajištěna bezpečnost všech účastníků provozu a chodců, opět padá na bedra rozhodovatele. Ten musí být na dostatečné odborné výši a znát všechny zákony a předpisy a v souladu s nimi posuzovat úplnost podkladů, správnost a zákonnost vydaného povolení. Je nutné, aby si rozhodovatel doplňoval a rozšiřoval znalosti účastí na různých školení v dané problematice. Neúplné nebo chybné podklady, projednávání s dalšími účastníky řízení a dotčenými orgány, zahlcenost správního úřadu dalšími žádostmi způsobuje, že i tento proces je zatížen velkým rizikem nedodržení lhůt.

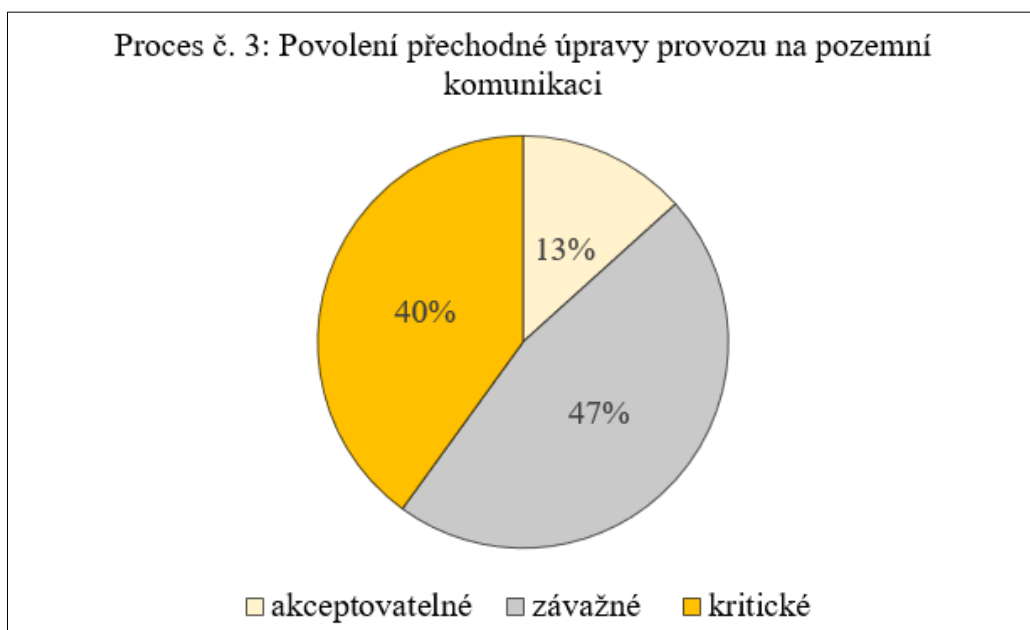


Obr. 6 Graf vyhodnocení rizik procesu č. 2 [vlastní]

Z rizik povolení uzavírky plynou také rizika při stanovení přechodné úpravy provozu (Obr. 7). U těchto dvou procesů se poměr závažných a kritických rizik téměř vyrovnává. Chybně stanovená přechodná úprava provozu a na základě toho i povolená uzavírka může vést až ke kolapsu dopravy nebo vzniku dopravních nehod. Zde jde také hlavně o odborné znalosti a zkušenosti rozhodovatele a kvalitní podklady, které by měla vyhotovit odborná firma. Opět je nutné, aby se rozhodovatel zúčastňoval školení a doplňoval si znalosti i samostudiem. Rozhodovatel žádost a předložený návrh uzavírky provozu projednává i s dotčeným orgánem DI PČR. Ovšem konečné rozhodnutí a zodpovědnost, zda jsou podklady úplné, v souladu s předpisy, zda je řádně zajištěna bezpečnost a plynulost dopravy a uvedeny všechny podmínky za jakých může být povolení uděleno, je opět na rozhodovateli. Žádosti nejsou podávány v dostatečném předstihu a kvalitě, proto i tento proces je zatížen velkým

rizikem nedodržení termínu a následně i termín uzavírky. Žadatelé by měly být opět v dostatečném předstihu informovány, jaké podklady mají být předloženy a co je jejich obsahem. Žadatelé by se měli včas sami zajímat o podmínky povolení.

Rozhodně je nutné řešit i personální otázku daného oddělení, jak vyplývá z množství podání v Tab. 2 a také z rozsáhlé a náročné činnosti oddělení, jak je zmíněno v kapitolách 6.2 až 6.6. Personální posílení je jedním z předpokladů řádného plnění všech úkolů daného oddělení.



Obr. 7 Graf vyhodnocení rizik procesu č. 3 [vlastní]

Mnozí žadatelé jsou přesvědčeni o libovůli úředníků. Proto vidím jako zásadní seznámit žadatele s předpisy a s procesem povolování stavebních prací a to např. zveřejněním postupu podání žádosti a přehledu příloh a zákonných povinností pro povolení uzavírky nebo zvláštního užívání. Upravit formulář žádosti a doplnit úplný přehled příloh s odkazem na příslušné předpisy.

V příloze P II jsem zpracovala návrh schématu pro informování žadatelů o postupu a základních podmínkách pro vydání povolení zvláštního užívání komunikace pro stavební práce. Jako základní údaj jsem uvedla, v jakém předstihu je nutné žádost podat. Tento údaj je zvýrazněn, aby už na začátku si žadatel uvědomil, v jakém časovém předstihu je nutné jednat. Jako další informaci pro povolení jsem uvedla, který úřad povolení vydává a kdo se dále k povolení vyjadřuje. Tyto informace umožní žadateli uvědomit si časovou náročnost procesu. Jako další krok jsou uvedeny předpisy, které danou

problematiku řeší. Na základě těchto předpisů se může sám žadatel seznámit s konkrétními základními zákonnými požadavky. Základní údaje, které musí žádost obsahovat jsou pak konkrétně vypsány níže. Nejvíce problematická část podkladů, odhadovaný vliv zvláštního užívání na bezpečnost a plynulost dopravy a řešení vzniklé situace [4], má uveden odkaz na dokument vydaný ŘSD a MD, který se zabývá označováním pracovních míst na pozemních komunikacích. Tento dokument může žadatel využít jako návod pro doložení potřebného podkladu k posouzení žádosti. Formulář žádosti o povolení zvláštního užívání je pak zpřístupněn přes odkaz na příslušnou webovou stránku úřadu. Tím žadateli odpade dlouhé vyhledávání žádosti. Následně je žadatel upozorněn na placení správního poplatku, jehož výši najde vypsanou na konci daného formuláře. Na závěr dostane žadatel informaci, kde nalezne potřebné údaje k uzavírce provozu, pokud to bude rozsah prací vyžadovat. Tady je opět nutné vytvořit schéma s potřebnými informacemi a odkazem na příslušnou stránku úřadu.

Schéma P II by bylo možné použít pro práce, které nevyžadují dopravní značení, ale jen např. označení pracovního místa na komunikaci bez provozu motorových vozidel. Je to jen dílčí krok, na který musí navazovat jak obsah žádosti, tak u prací většího rozsahu odkaz na další postup pro podání žádosti o uzavírku provozu a také přechodnou úpravu provozu.

ZÁVĚR

Na proces povolování stavebních prací má vliv mnoho okolností a je zatížen mnoha riziky. Jeden soubor rizik představují již samotné práce prováděné na komunikacích. Musí být zajištěna jak bezpečnost pracovníků, kteří práce provádějí, tak bezpečnost všech účastníků silničního provozu včetně chodců, slabozrakých a invalidních občanů. Další druh rizika je samotný proces povolování. Proces je vázán předpisy, které musí znát hlavně rozhodovatel. Následně musí dodržování předpisů vyžadovat i po žadateli.

Z hodnocení rizik procesu povolování zvláštního užívání komunikace, uzavírky a přechodné úpravy provozu je patrné velké zatížení procesů závažnými až kritickými riziky. Povolování prací se řídí zákony, vyhláškami, nařízeními, technickými podmínkami apod. Je těžké se v těchto zákonných předpisech orientovat. Rozhodovatel je zodpovědný za správnost a zákonnost vydaného rozhodnutí. Je také zodpovědný za řádné a zákonné zajištění bezpečnosti, za vymezení všech účastníků řízení, za projednání žádosti se všemi dotčenými orgány, správními orgány, vlastníky, tedy za zákonné vedení celého procesu. Rozhodovatel, aby mohl vykonávat svou činnost, je povinen složit do 18 měsíců od nástupu do zaměstnání zkoušky odborné způsobilosti. To je však jen část z potřebných znalostí. Pro doplňování vědomostí je nutné zúčastňovat se průběžně školení v dané problematice a konzultovat problematiku s kolegy z úřadu, ale i s kolegy úřadů jiných měst. Také krajský úřad, jako nadřízený správní orgán, by se měl věnovat metodice a sjednocení postupů jednotlivých správních úřadů nižšího stupně. Výklad zákonů je nejednotný. Problematice silničních správních úřadů by měla být z nadřízených míst věnována větší pozornost.

Z analýzy vyplývá velké procento zákonných požadavků, které musí být řešeny výzvou žadatele k doplnění s odkazem na zákonný předpis. Na základě zveřejnění přehledných požadavků by měl být žadatel schopen předložit kvalitní podklady pro vyřízení žádosti. Tím by se také urychlil proces vyřízení žádosti. Zmírnilo by se i zatížení procesu časovými ztrátami a předešlo by se nedodržování požadovaných termínů z důvodu doplnění žádosti.

Považuji za nezbytné řešit personální obsazení oddělení. Velké množství podání, časový tlak a s ním spojený stres jsou dalšími rizikovými faktory celého procesu.

Cílem bakalářské práce bylo posoudit rizika procesu povolování stavebních prací na místních komunikacích a navrhnout řešení k jejich zmírnění. Domnívám se, že tento cíl byl naplněn.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] BLAŽEK, Jiří. *Podklady k semináři, Pozemní komunikace, Zákon č. 13/1997 Sb., Vyhláška č. 104/1997 Sb., Občanský zákoník č. 89/2012 Sb., Stavební zákon č. 183/2006 Sb., a předpisy související.* 10/2016, 02/2017, 11/2017,12/2018. Brno: Ing. Jiří Blažek, Vzdělávací, poradenská a technická činnost ve výstavbě, Talichova 3, 623 00 Brno, 2018.
- [2] BŘEŇ, Jan. *Základní charakteristika veřejné správy.* Institut pro veřejnou správu, Vyd.2., aktualiz. a rozš. Praha: Skripta (Institut pro veřejnou správu), 2014. ISBN 978-80-86976-29-7.
- [3] *Historie pozemkových evidencí.* *Cuzk.cz* [online]. Česko: ČÚZK, Pod sídlištěm 1800/9, 182 11 Praha 8, 2019 [cit. 2019-12-28]. Dostupné z: <https://www.cuzk.cz/Katastr-nemovitosti/O-katastru-nemovitosti/Historie-pozemkovych-evidenci.aspx>
- [4] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů : podle právního stavu k ...* Vydání šesté. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-267-7.
- [5] KRULIŠ, Jiří. *Jak vítězit nad riziky: aktivní management rizik - nástroj řízení úspěšných firem.* Praha: Linde, 2011. ISBN 978-807-2018-352.
- [6] *ŘSZK - Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace* [online]. Česko: ŘSZK - Ředitelství silnic Zlínského kraje, 2011 [cit. 2019-12-28]. Dostupné z: <https://www.rszk.cz/>
- [7] *Subsystem (Subsystem).* In: ManagementMania.com [online]. Wilmington (DE) 2011-2019, 19.08.2017 [cit. 20.01.2019]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/subsystem-subsystem>
- [8] ŠEFČÍK, Vladimír a Jiří KONEČNÝ. *Procesní inženýrství - Bezpečné a spolehlivé vedení procesů.* Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2013. ISBN 978-80-7454-280-0.
- [9] ŠEFČÍK, Vladimír. *Analýza rizik.* Zlín: Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně, 2009. ISBN 978-80-7318-696-8.
- [10] SMEJKAL, Vladimír a Karel RAIS. *Řízení rizik ve firmách a jiných organizacích.* 4., aktualiz. a rozš. vyd. Praha: Grada, 2013. Expert (Grada). ISBN 978-80-247-4644-9.

- [11] TICHÝ, Milík. *Ovládání rizika. Analýza a management*. Praha: C. H. Beck, 2006. ISBN 80-7179-415-5.
- [12] PROCHÁZKOVÁ, Dana. *Analýza a řízení rizik*. V Praze: České vysoké učení technické, 2011. ISBN 978-80-01-04841-2.
- [13] Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. *Zakonyprolidi.cz* [online]. Česko: © AION CS, 2020 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: www.zakonyprolidi.cz
- [14] Zákon č. 312/2002 Sb., zákon o úřednících územních samosprávných celků a o změně některých zákonů. *Zákony pro lidi* [online]. Česko: © AION CS, 2017 [cit. 2020-03-01]. Dostupné z: www.zakonyprolidi.cz
- [15] BUŠTA, Pavel a Jan KNĚŽÍNEK. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: JUDr. Pavel Bušta - JUDr. Jan Kněžínek, Ph.D., 2016. ISBN 978-80-906024-1-0.
- [16] *Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení, ochrany obyvatelstva, environmentální bezpečnosti a plánování obrany státu* [online]. 2016 [cit. 2020-04-14]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/clanek/terminologicky-slovník-krizove-řízení-a-planování-obrany-státu.aspx>
- [17] Zákon č. 128/2000 Sb. zákon o obcích, ve znění pozdějších předpisů. *Zákony pro lidi* [online]. [cit. 2020-04-29]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>
- [18] *Oficiální stránky statutárního města Zlína* [online]. Zlín: Magistrát města Zlína, ©2020 [cit. 2020-04-29]. Dostupné z: <https://www.zlin.eu/>
- [19] ČSN EN 31010. *Management rizik – Techniky posuzování rizik*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011.
- [20] *Zákony pro lidi* [online]. Zlín: © AION CS, s.r.o. 2010-2020 [cit. 2020-04-29]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/>
- [21] *Politika jakosti pozemních komunikací* [online]. Česko: Ministerstvo dopravy, Ředitelství silnic a dálnic ČR, ©2020 [cit. 2020-04-29]. Dostupné z: <http://www.pjpk.cz/technicke-podminky-tp/>

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

D	Důsledek
DI PČR	Dopravní inspektorát Policie České republiky
HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky
MD	Ministerstvo dopravy
ORP	Obec s rozšířenou působností
OZ	Občanský zákoník
P	Pravděpodobnost
PK	Pozemní komunikace
PÚP	Přechodná úprava provozu
RMZ	Rada města Zlína
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
ŘSZK	Ředitelství silnic Zlínského kraje
SSÚ	Silniční správní úřad
S-JTSK	Systém-Jednotná trigonometrická síť katastrální
TP	Technické podmínky
ÚSC	Územní samosprávný celek
ZU	Zvláštní užívání
ZUPK	Zvláštní užívání pozemní komunikace

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Časový průběh historie evidence pozemních cest [vlastní].....	15
Obr. 2 Schéma veřejné správy [vlastní zpracování dle [2]].....	20
Obr. 3 Schéma úřadu v oblasti pozemních komunikací [vlastní zpracování dle [18]]	34
Obr. 4 Schéma působnosti oddělení dopravně správních řízení [vlastní].....	38
Obr. 5 Graf vyhodnocení rizik procesu č. 1 [vlastní]	56
Obr. 6 Graf vyhodnocení rizik procesu č. 2 [vlastní]	57
Obr. 7 Graf vyhodnocení rizik procesu č. 3 [vlastní]	58

SEZNAM TABULEK

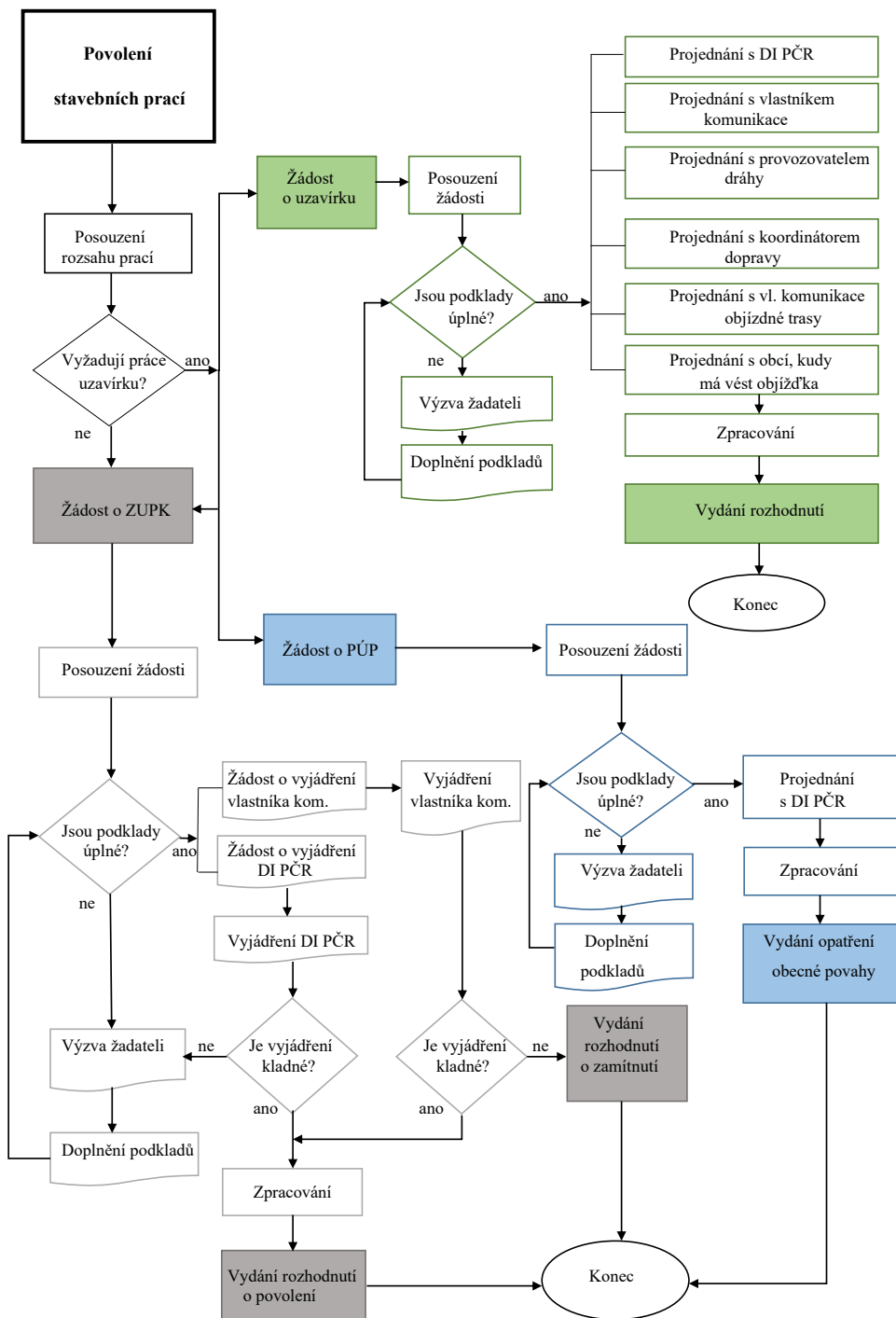
Tab. 1 Příslušnost k jednotlivým kategoriím pozemních komunikací [vlastní]	22
Tab. 2 Vývoj počtů podání a personálního obsazení oddělení [vlastní].....	39
Tab. 3 Kontrolní seznam [vlastní]	41
Tab. 4 Matice rizika [vlastní].....	44
Tab. 5 Stupnice míry pravděpodobnosti rizika [vlastní].....	45
Tab. 6 Stupnice míry dopadu rizika [vlastní]	45
Tab. 7 Stupnice významnosti rizika [vlastní]	45
Tab. 8 Metoda What – If a matice následků a pravděpodobnosti [vlastní]	46

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA P I: SCHÉMA POVOLOVACÍHO PROCESU

PŘÍLOHA P II: NÁVRH INFORMAČNÍHO SCHÉMATU

PŘÍLOHA P I: SCHÉMA POVOLOVACÍHO PROCESU



PŘÍLOHA P II: NÁVRH INFORMAČNÍHO SCHÉMATU

