



SYSTÉM KONTROLY VSTUPU OSOB A VJEZDU VOZIDEL NA LETIŠTI LEOŠE JANÁČKA V OSTRAVĚ A POSOUZENÍ MOŽNOSTI JEHO ZLEPŠENÍ

Adéla Šimová
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina

Karol Lysina
Dopravný úrad
Letisko M.R. Štefánika
823 05 Bratislava

Abstract

This article deals with access control of persons and vehicles at Leoš Janáček Airport in Ostrava. The focus is on the structure of airport security zones, requirements for authorized access, and relevant legislation in civil aviation. Based on the analysis of operating conditions and expert collaboration, the article proposes several improvements, including clearer zoning of entry points, enhanced control of both passengers and staff at access gates, modernization of vehicle checkpoint systems, and reinforcement of perimeter protection through physical and technical means. The recommendations are grounded in the current configuration at Ostrava Airport, including its use of ID card readers, turnstiles, CCTV monitoring, and security checkpoints for both personnel and vehicles. The aim is to strengthen the airport's security posture while maintaining functional and operational continuity.

Keywords

Airport access control, vehicle entry, perimeter protection, CPSRA, Ostrava Airport.

1. Úvod

Bezpečnost v oblasti civilního letectví je jedním z nejdůležitějších pilířů fungování moderní letecké dopravy. Letiště jako taková představují komplexní systémy, ve kterých dochází k interakci různých druhů dopravy, pohybu osob, zboží, techniky a informací. Každé letiště, ať už mezinárodního nebo regionálního významu, je současně bodem přístupu do systému mezinárodní mobility a zároveň strategickým bezpečnostním objektem. Z tohoto důvodu jsou ochranná opatření, která regulují pohyb osob a vozidel v areálu letiště, nezbytnou součástí každodenního provozu.

Tento článek se zaměřuje na systém kontroly vstupu osob a vjezdu vozidel do chráněných prostor Letiště Leoše Janáčka v Ostravě – konkrétně do vyhrazených bezpečnostních prostorů (SRA) a jejich kritických částí (CPSRA). Tato místa jsou ze své povahy klíčová pro zajištění plynulosti provozu a eliminaci rizik, která by mohla vést k narušení bezpečnosti letiště, cestujících nebo infrastruktury.

Bezpečnostní rizika, jako jsou neoprávněné vniknutí, sabotáže, špionáž nebo terorismus, patří mezi největší hrozby v letecké dopravě. Tyto hrozby nejsou pouze hypotetické – historie ukazuje, že k narušením bezpečnosti na letištích již došlo. Typickým příkladem je neoprávněný přístup k letadlům nebo k technickému zázemí, který může mít za následek nejen materiální škody, ale i ohrožení lidských životů. Ochrana letištního perimetru a striktní režim vstupu jsou proto klíčové prvky systému security – tedy ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Na základě zkušeností z Letiště Leoše Janáčka v Ostravě lze pozorovat, že ačkoliv stávající systém splňuje základní legislativní normy, existují oblasti, kde lze úroveň ochrany dále zefektivnit. A právě těmto možnostem zlepšení se věnuje hlavní část tohoto odborného článku.

Vzhledem ke skutečnosti, že Letiště Ostrava má status regionálního mezinárodního letiště, podléhá stejným evropským a národním bezpečnostním požadavkům jako ostatní mezinárodní letiště v Evropské unii. Výzvou je přitom sladit tyto požadavky s ekonomickou a personální realitou regionální infrastruktury, kde není vždy k dispozici stejné množství zdrojů jako například na Letišti Václava Havla v Praze. Je proto důležité hledat inteligentní řešení, která nejenže zajistí vysoký stupeň bezpečnosti, ale zároveň neomezí efektivitu provozu.

Význam systémové ochrany prostoru letiště roste i v souvislosti s digitalizací, která umožňuje nové formy hrozeb – např. kybernetické útoky na systémy řízení přístupu, falšování identifikačních údajů nebo zneužití datových přenosů. Vstupní kontrola proto nesmí být vnímána jako statická bariéra, ale jako dynamický proces, který musí být schopen reagovat na měnící se technologické i společenské podmínky.

V neposlední řadě hraje roli i lidský faktor – správná kvalifikace pracovníků bezpečnostních složek, jejich psychická způsobilost, školení a připravenost na mimořádné události. Technologické prostředky jsou důležitou složkou, avšak bez profesionálního personálu zůstávají pouze nástroji bez strategického vedení.

Cílem tohoto článku je shrnout současný stav systému vstupní kontroly na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě, poukázat na možné nedokonalosti v navrhované zlepšení v rámci kontroly vstupu cestujících, jelikož ostatní kategorie kontrol jsou neveřejného charakteru.

2. Metodika a metody zkoumání

Cílem tohoto odborného článku je analyzovat současný systém kontroly vstupu osob a vjezdu vozidel na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě, a na základě získaných poznatků navrhnout konkrétní opatření ke zlepšení úrovně bezpečnosti a efektivity provozu v souladu s platnou legislativou v oblasti civilního letectví.

Důraz je kladen především na praktické fungování vstupních a kontrolních bodů, technické prostředky ochrany, režimová opatření a návaznost jednotlivých kontrolních mechanismů na legislativní požadavky. Zvláštní pozornost je věnována vstupu do kritických částí vyhrazeného bezpečnostního prostoru (CPSRA), které jsou z hlediska ochrany letiště nejcitlivější.

Pro účely zpracování této práce byla zvolena kombinace metod, které umožnily získat komplexní a zároveň prakticky orientovaný pohled na fungování systému kontroly vstupu osob a vjezdu vozidel na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě. Základní metodou bylo osobní pozorování v konkrétní den, které probíhalo přímo v neveřejných prostorách letiště, zejména v okolí kontrolních stanišť, vjezdových závor a vstupních bodů do CPSRA. Tímto způsobem bylo možné sledovat reálný průběh procesů, organizaci činností, návaznost kontrolních prvků a interakci mezi lidským faktorem a technickými prostředky. V rámci pozorování jsme provedli interview s manažerem bezpečnosti letiště, s pracovníky letiště a s provozovateli letiště.

Poznatky z pozorování a z interview byly dále doplněny analýzou vnitřní dokumentace letiště, především provozních předpisů, bezpečnostních protokolů, interních směrnic upravujících režim vstupu a vjezdu, a schémat rozmístění technických systémů.

3. Právní rámec a systémové požadavky

Bezpečnost civilního letectví v rámci Evropské unie je řízena souborem právních předpisů, které jsou závazné pro všechna letiště nacházející se na území členských států. Hlavním legislativním nástrojem je Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, které stanovuje společná pravidla pro ochranu civilního letectví před protiprávními činy. Toto nařízení je dále upřesněno a doplněno Prováděcím nařízením Komise (EU) 2015/1998, které podrobně definuje konkrétní bezpečnostní opatření, požadavky na přístup do vyhrazených bezpečnostních prostor a provádění bezpečnostních kontrol.

Tyto předpisy mimo jiné určují:

- rozdělení letiště na veřejné a neveřejné prostory (Landside a Airside),
- zavedení vyhrazených bezpečnostních prostorů (SRA) a jejich kritických částí (CPSRA), kde je 100 % osob a vozidel podrobena bezpečnostní kontrole,
- podmínky pro vstup osob a vjezd vozidel, včetně nutnosti ověření spolehlivosti, vydání oprávnění a kontroly identifikačních průkazů,
- pravidla pro vydávání letištních identifikačních průkazů (IDC) a vjezdových povolení,
- požadavky na odbornou přípravu a školení bezpečnostního personálu.

Pro vstup do neveřejných prostorů letiště (např. CPSRA) je třeba splnit přísné bezpečnostní podmínky – osoby musí být držiteli platného IDC nebo jiného uznaného dokladu (např. palubní vstupenky, průkazu člena letové posádky apod.) a absolvovat tzv. ověření spolehlivosti (tzv. background check), které zahrnuje kontrolu bezúhonnosti a důvěryhodnosti žadatele. V

České republice je tento proces v gesci Úřadu pro civilní letectví (ÚCL), na Slovensku ho provádí Dopravní úřad.

V souvislosti s kontrolou vstupu platí, že vstup i vjezd do CPSRA je možný pouze na základě oprávněného důvodu a pouze v rozsahu, který odpovídá pracovní nebo provozní činnosti dané osoby nebo vozidla. Oprávnění musí být na požádání kdykoli předloženo, přičemž jeho platnost je omezená a vázaná na konkrétní prostory a časové období. Každé oprávnění podléhá evidenci, revizi a možnosti okamžitého zneplatnění.

Na úrovni mezinárodních předpisů pak veškeré požadavky vycházejí z Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (tzv. Chicagská úmluva) a směrnic Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Zvláštní důraz je kladen na Přílohu 17 ICAO, která se věnuje ochraně civilního letectví před protiprávními činy (aviation security – AVSEC).

Z hlediska implementace na národní úrovni existují další podrobnosti uvedené v národním bezpečnostním programu ochrany civilního letectví (v ČR i SR), který je schvalován příslušnými leteckými autoritami a definuje místní úpravy a doplňující podmínky k aplikaci evropských nařízení. Tento program stanoví např. frekvenci fyzických kontrol perimetru, způsob značení bezpečnostních zón nebo rozsah odborné přípravy různých kategorií zaměstnanců.

V neposlední řadě je třeba zmínit, že právní rámec neřeší pouze vstup osob a vozidel, ale také samotné prostředky ochrany – od typů mechanických a elektronických zabezpečovacích systémů, přes provoz kamerových systémů (CCTV), až po podmínky pro skladování a zacházení s citlivými údaji, jako jsou biometrická data nebo záznamy z přístupových bodů.

Legislativní rámec tedy vytváří základní podmínky, které musí provozovatel letiště plnit. Na ně pak navazují interní bezpečnostní programy jednotlivých letišť, které přizpůsobují obecné požadavky konkrétním provozním a technickým podmínkám daného letiště – v tomto případě Letišti Leoše Janáčka v Ostravě.

4. Bezpečnostní ochrana a kontrola vstupu osob a vjezdu vozidel na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě

Letiště Leoše Janáčka v Ostravě představuje významný regionální uzel pro osobní i nákladní leteckou dopravu a jako mezinárodní letiště podléhá přísným požadavkům v oblasti ochrany civilního letectví. Tato kapitola se zabývá současným stavem systému bezpečnostní ochrany, zaměřuje se na dělení prostor, metody kontroly vstupu i vjezdu, a posuzuje efektivitu používaných technických a organizačních opatření.

4.1. Rozdělení prostor letiště a bezpečnostní složky

Letiště je rozděleno do veřejné (Landside) a neveřejné (Airside) části. Neveřejný prostor zahrnuje také **vyhrazený bezpečnostní prostor (SRA)**, jehož součástí je **kritická část CPSRA**, kde je každý vstup i vjezd podmíněn bezpečnostní kontrolou. Tato zóna zahrnuje přímé okolí letadel, přístupové cesty k odbavovací ploše a další strategicky důležité oblasti.

Bezpečnostní dohled zajišťuje **Útvar bezpečnosti letiště**, jehož pracovníci jsou proškoleni podle příslušných evropských a národních předpisů a mají oprávnění provádět kontroly

oprávněnosti vstupu, bezpečnostní kontrolu osob a vozidel a pravidelnou kontrolu perimetru.

4.2. Kontrola vstupu osob

Kontrola vstupu osob do neveřejných prostor letiště, zejména do SRA a CPSRA, je jedním z klíčových opatření k zajištění vysoké úrovně ochrany civilního letectví. Tato kontrola není omezena pouze na fyzický vstup do prostoru, ale zahrnuje celý soubor předcházejících administrativních a provozních kroků – od žádosti o přístup až po jeho praktické využití na vstupním bodě.

Každá osoba, která vstupuje do neveřejných prostor letiště, musí disponovat platným oprávněním, jehož forma a rozsah jsou upraveny legislativou a interními předpisy letiště. Nejčastěji se jedná o:

- letištní identifikační průkaz (IDC),
- průkaz člena letové posádky Unie,
- povolení pro doprovázený vstup (např. pro návštěvy, techniky, kontrolní orgány),
- palubní vstupenku (pro cestující pouze do části SRA),
- identifikační průkazy regulačních nebo bezpečnostních složek (např. Policie ČR, ÚCL, celní správa).

Pro vydání IDC musí osoba absolvovat ověření spolehlivosti (background check) a odpovídající odbornou přípravu, která zahrnuje jak teoretickou část (znalost legislativy, bezpečnostních protokolů), tak praktický výcvik. Platnost průkazu je zpravidla omezena na jeden rok a je vázána na konkrétního zaměstnavatele i rozsah oprávnění.

Vstupní kontrolní body jsou rozmístěny v souladu s provozními a bezpečnostními potřebami letiště. Jsou vybaveny čtečkami identifikačních karet, turnikety, které umožňují vstup pouze jedné osoby na základě ověření oprávnění, vizuální kontrolou obsluhou nebo bezpečnostním pracovníkem, a systémy záznamu a evidence vstupů.

Za správný průběh kontroly vstupu odpovídá přímo pověřený bezpečnostní pracovník nebo jiný zaměstnanec letiště s platným oprávněním. Ti musí být schopni:

- ověřit platnost průkazu (datum, pravost, fotografie, přístupová oprávnění),
- identifikovat podezřelé chování nebo pokus o neoprávněný vstup,
- zajistit zadržení ztraceného, neplatného nebo zneužitého průkazu.

Kromě toho mají povinnost zaznamenat každý pokus o vstup, který nebyl umožněn, a v případě nutnosti vyrozumět další složky (např. útvar bezpečnosti letiště, Policii ČR). Letiště má zavedeno také režimové opatření pro návštěvy a osoby bez trvalého oprávnění ke vstupu. Tyto osoby mohou vstupovat pouze v doprovodu držitele IDC, který za ně nese plnou

odpovědnost. Doprovod se zaznamenává do vstupní knihy nebo elektronického systému.

Existují určité situace, kdy může být vstup umožněn zjednodušeným režimem – například při cvičení, zásahu složek IZS nebo státní návštěvě. V takových případech je však vždy vyžadováno, aby byl zajištěn přímý dohled oprávněné osoby nebo doprovod z útvaru bezpečnosti.

Speciální pozornost je věnována také zaměstnancům mimo pracovní dobu – systém je nastaven tak, aby umožnil vstup pouze v rámci stanoveného rozvrhu služeb nebo pracovních směn, a tím zamezil neoprávněnému vstupu osob mimo výkon povinností.

4.3. Kontrola vjezdu vozidel

Systém kontroly vjezdu vozidel do neveřejných prostor letiště, a především do CPSRA, je rovnocenně důležitý jako systém kontroly osob. Každé vozidlo, které vjíždí do regulovaného prostoru, musí být řádně evidováno, technicky schváleno a označeno platným vjezdovým povolením. Vjezdová oprávnění se vydávají individuálně pro každé konkrétní vozidlo, přičemž povolení obsahuje údaje o schválených prostorách, do nichž je vjezd povolen, a datum platnosti.

Na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě probíhá kontrola vjezdu kombinací technických a manuálních metod. Základ tvoří závorové systémy a fyzická přítomnost obsluhy. Vjezd do SRA zpravidla probíhá bez asistence, pokud je systém schopen identifikovat vozidlo i řidiče a otevřít závoru automaticky. V případě vjezdu do CPSRA je ale povinností pracovníka bezpečnosti nejen zkontrolovat oprávnění vozidla, ale také ověřit identitu všech osob nacházejících se ve vozidle.

Z důvodu bezpečnosti a přehlednosti je každý vjezd zaznamenáván – buď prostřednictvím elektronické databáze, nebo pomocí kamerového systému. Záznam obsahuje čas, SPZ, jméno řidiče a cílový prostor. Tento přístup umožňuje zpětnou kontrolu a slouží také jako podklad v případě mimořádné události.

V některých případech by bylo vhodné uvažovat také o zavedení mobilních kamerových systémů, které by umožnily flexibilní kontrolu pohybu vozidel v různých částech letiště.

Podobně jako u vstupu osob platí i zde zásada legitimního důvodu pro vstup – žádné vozidlo nesmí vstoupit do neveřejného prostoru bez provozní nutnosti. Zamezení neoprávněného vjezdu je jedním z klíčových opatření ochrany letiště, protože každé vozidlo může představovat rizikový faktor.

4.4. Ochrana perimetru

Ochrana perimetru letiště představuje základní prvek fyzického zabezpečení, jehož hlavním cílem je zabránit neoprávněnému přístupu osob a vozidel do chráněných prostor letiště. Perimetr Letiště Leoše Janáčka v Ostravě je vymezen oplocením, které tvoří fyzickou hranici mezi letištěm a jeho okolím. Toto oplocení musí splňovat jak legislativní požadavky dle evropských nařízení, tak i provozní standardy odpovídající profilu letiště.

Oplocení letiště je realizováno jako mechanická zábrana s odpovídající výškou a doplňkovými ochrannými prvky, jako jsou

podhrabové překážky, žiletkové pásy nebo doplněné žiletkové spirály v horní části plotu. Kromě samotné mechanické bariéry je perimetr vybaven elektronickými bezpečnostními systémy, jejichž cílem je včasné odhalení pokusu o narušení.

Na klíčových místech se nacházejí detekční systémy, například infračervené závory nebo mikrovlnné senzory, které spustí poplach při přerušení signálu nebo narušení vibrací. Tato zařízení jsou napojena na centrální bezpečnostní dispečink, kde je signál okamžitě vyhodnocen a v případě potřeby vyslána hlídka k prověření incidentu.

Nedílnou součástí perimetrické ochrany je kamerový systém (CCTV). Letiště Ostrava využívá systém stacionárních kamer se stálým přenosem obrazu na bezpečnostní stanoviště. Kamery jsou umístěny v blízkosti kritických vstupních bodů, podél oplocení a na místech se ztíženou viditelností. Pro zvýšení bezpečnosti byl na letišti instalován nový systém AdvanceGuard, který slouží k ochraně perimetru letiště. Tento systém nahradil stávající zastaralý systém, který nebyl pro současné požadavky dostačující. Perimetr daného letiště se rozkládá na 12 km. Předcházející ochrana zahrnovala kombinaci motorizovaných hlídek a CCTV kamer. Tyto metody byly však nedostatečné a zastaralé, proto bylo potřeba modernizovat bezpečnostní systémy perimetru. Na rozdíl od alternativních radarových řešení, které spoléhají na jediný radar, poskytl systém AdvanceGuard efektivní pokrytí celého areálu, a to i přes jeho nepravidelný tvar. Jeden základní radar by vytvořil několik tzv. mrtvých zón, kde by kvůli nerovnostem terénu, nelineárnímu oplocení a infrastruktuře nedošlo k detekci. Společnost Navtech vlastní systém AdvanceGuard navrhla letišti použít čtyř kompaktních radarů, aby byla zajištěna nejvyšší možná úroveň pokrytí. Díky detekci a sledování narušitelů v reálném čase mohou bezpečnostní hlídky rychle zasáhnout a minimalizovat narušení provozu letiště.

Pravidelné fyzické kontroly perimetru jsou zajišťovány bezpečnostními složkami letiště. Tyto hlídky se provádějí v předem definovaných intervalech a dokumentují se v provozní evidenci. Součástí obchůzek je kontrola celistvosti oplocení, technického stavu zábran, funkčnosti vstupních bran a ověření přítomnosti případných cizích předmětů nebo známek narušení.

Kromě preventivní funkce má ochrana perimetru i reakční funkci – v případě pokusu o průnik je klíčová rychlost zásahu bezpečnostních složek. Z tohoto důvodu jsou vybrané části perimetru vybaveny rychlouzavíratelnými branami a přímou komunikací s dispečinkem, který může koordinovat pohyb zasahujících jednotek. Letiště rovněž disponuje mobilními bezpečnostními jednotkami, které v případě ohrožení vyjíždějí na konkrétní místo s podezřením na incident.

Letiště Ostrava podniklo modernizaci systému ochrany perimetru, například rozšířením o perimetrické radary, které umožňují detekci pohybu na větší vzdálenosti a v náročných povětrnostních podmínkách. Tyto radary jsou schopny identifikovat přítomnost osob, zvířat či vozidel a analyzovat typ hrozby pomocí definovaných algoritmů. V kombinaci s kamerovým systémem a systémem řízení incidentů mohou výrazně zvýšit detekční schopnosti celého letištního systému.

Ochrana perimetru je tedy komplexním souborem opatření, který zahrnuje fyzické, technické a organizační složky. Vzhledem k neustále se vyvíjejícím bezpečnostním hrozbám je nutně

systém pravidelně testovat, revidovat a adaptovat na nové podmínky. Letiště Leoše Janáčka v Ostravě v tomto směru podniká konkrétní kroky k udržení odpovídající úrovně bezpečnosti s důrazem na spolehlivost, rychlou reakci a prevenci.

5. Závěr

Článek se zabývá problematikou systému kontroly vstupu osob a vjezdu vozidel na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě, přičemž cílem bylo posoudit aktuální stav tohoto systému a na základě analýzy navrhnout možná zlepšení. Výzkum vycházel z praktických zkušeností autora z bezpečnostního prostředí letiště, z pozorování přímo v terénu, z vedených rozhovorů se zaměstnanci útvaru bezpečnosti a z veřejně dostupných dokumentů letiště i platné legislativy.

Zjištěné informace ukazují, že současný systém odpovídá požadavkům platných právních předpisů a v řadě aspektů je funkční a provozně přiměřený. Nicméně byly odhaleny určité provozní nedostatky a potenciálně riziková místa, která mohou ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti. Konkrétně se jedná o oblasti týkající se organizace režimových opatření, automatizace kontrolních procesů a modernizace vstupních bodů, zejména pro vstup cestujících do CPSRA.

Na základě osobního šetření a vyhodnocení praxe byly navrženy konkrétní návrhy zlepšení, včetně možnosti zavedení automatického systému pro kontrolu palubních vstupenek, který by zvýšil propustnost, omezil riziko lidské chyby a snížil pracovní zátěž zaměstnanců. Tento krok je rovněž v souladu s výhledem na nárůst počtu cestujících, který v posledních letech přesáhl hranici 400 000 osob ročně.

Práce současně upozorňuje na důležitost systematické modernizace bezpečnostní infrastruktury, zvláště v oblasti vstupu osob jiných než cestujících a vjezdu vozidel do kritických částí letiště. Přestože konkrétní postupy v těchto oblastech podléhají neveřejnému režimu, byla provedena analýza na základě zkušeností a výstupů z rozhovorů, přičemž výsledná doporučení jsou zpracována v souladu s legislativními i provozními požadavky.

Závěrem lze konstatovat, že Letiště Leoše Janáčka v Ostravě má v oblasti fyzické bezpečnosti funkční systém, který však vyžaduje průběžné hodnocení, revizi a přizpůsobení novým podmínkám, a to nejen z hlediska provozu, ale i bezpečnostních výzev a technologického vývoje. Tento článek tak přináší ucelený přehled o stávajícím stavu a především slouží jako východisko pro budoucí opatření vedoucí k ještě vyšší míře zabezpečení a provozní efektivity.

Referencie

ŠÍMOVÁ, Adéla, Bc. : Systém kontroly vstupu osob a vjezdu vozidel na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě a posouzení možnosti jeho zlepšení [Diplomová práce]. Žilinská univerzita v Žiline. Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov; Katedra leteckej dopravy. Vedúci diplomovej práce: LYSINA, Karol, Ing. ; Stupeň odbornej kvalifikácie: Inžinier. Žilina: FPEDAS, ŽU, 2025. 77 s.