

Ing. Jan English, doc. Ing. Radovan Soušek, Ph.D.,
Ing. Jan Strbačka, CSc., Ing. Pavel Viskup

Operační příprava státního území a nový systém obnovy železniční infrastruktury

VOJENSKÝ
PROFESIONÁL

Článek přináší nové pohledy na systém zajištění obnovy železniční dopravní infrastruktury v krizových situacích, který vychází z Plánu operační přípravy státního území (OPSÚ) a je realizován v souladu s Plánem technické ochrany železnice. Autoři volně navazují na informace zveřejněné ve Vojenských rozhledech č. 4/2005, které poukazyvaly na problémy spojené s tvorbou Plánu technické ochrany železnice. V duchu závěrů projektu „Návrh výstavby smluvního systému údržby a obnovy krizové železniční infrastruktury s podporou informačních systémů, využitelného pro řešení krizových stavů a specifikace úlohy státu, samosprávných orgánů a soukromoprávních subjektů při jeho zajišťování“ hodnotí současný stav této oblasti ve vztahu k rezortu obrany. Hlavními cíli článku je podat čtenářům základní informaci o zásadních změnách v systému zabezpečení obnovy železniční infrastruktury a posoudit jejich kompatibilitu ve vazbě na změny bezpečnostního prostředí a doporučení zveřejněná v Bílé knize o obraně.

Úvod

Jedno z konkrétních opatření v oblasti vojenských schopností uvedené v Bílé knize o obraně [1] zní: „Revidovat mobilizační potřeby, zachovat a rozvíjet především schopnost operační přípravy území pro přijetí spojeneckých posil (Host Nation Support, HNS), zbavit se co nejdříve veškerého nadbytečného materiálu.“

Dále je mezi prioritami pro řízení rozvoje ostatních schopností tamtéž uvedeno: „Zachovat prostředky pro podporu integrovanému záchrannému systému (IZS).“ V souladu s klíčovými vnějšími a vnitřními strategickými podmínkami bezpečnosti České republiky definovanými v Bílé knize o obraně jsou zde tedy zcela jasně vytyčeny dva požadavky, které mají přímou vazbu na sjízdnost a provozuschopnost železniční dopravní sítě:

1. Schopnost přijetí spojeneckých sil při řešení vojenských krizových situací na evropském válečnickém území v souvislosti s plněním článku 5 Severoatlantické smlouvy.
2. Zachování prostředků, a tedy i schopností poskytnout účinnou podporu IZS pro řešení nevojenských krizových situací.

K naplnění prvního požadavku jsou v Plánu operační přípravy státního území jako nedílné součásti Plánu obrany stanoveny v oblasti železniční dopravy zcela jednoznačné úkoly pro zajištění provozuschopnosti určené železniční sítě. Závažnost zmíněných úkolů je podpořena dvěma smlouvami na mobilizační dodávku uzavřenými rezortem obrany se Správou železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.) k technické ochraně a obnově určené železniční sítě, a se Stavební obnovou železnic (SOŽ, a.s.) k technické ochraně a obnově vojenských železničních vleček.

Zajištění mobilizačních dodávek, které se dlouhodobě opírá o systém zphotovení Zvláštních obnovovacích závodů Ministerstva dopravy České republiky (ZOZ MD ČR) v působnosti Stavební obnovy železnic, a.s., a organizačních jednotek v působnosti Správy železniční dopravní cesty, s.o., je pro další období prakticky nerealizovatelné, jednak v důsledku nedostatku vycvičených záloh a jednak v důsledku snižování počtů kmenových zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty, s.o.

Ministerstvo dopravy vědomo si tohoto nepříznivého vývoje iniciovalo v rámci programu vědy a výzkumu zpracování projektu „Návrh výstavby smluvního systému údržby a obnovy krizové železniční infrastruktury s podporou informačních systémů, využitelného pro řešení krizových stavů a specifikace úlohy státu, samosprávných orgánů a soukromoprávních subjektů při jeho zajišťování“ číslo 1F84C/003/030. [2] Projekt byl řešen v letech 2008-2009 a včetně Plánu uplatnění výsledků, byl v březnu 2010 schválen hodnotitelskou komisí Ministerstva dopravy ČR. Na základě dopisu ředitele bezpečnostního odboru Ministerstva dopravy bylo uloženo generálnímu řediteli Správy železniční dopravní cesty, s.o., závěry projektu realizovat. Usnesením Bezpečnostní rady Správy železniční dopravní cesty, s.o., čj. 19487/11-BEZ ze dne 27. 4. 2011, byl schválen další postup zabezpečení technické ochrany železnice po roce 2012, který vychází ze závěrů výše uvedeného projektu.

Základní postup při řešení projektu a výběr dosažených výsledků

Základní myšlenka nového přístupu k řešení krizových situací na železnici spočívá ve vytvoření **jednotného plně funkčního systému pro přípravu a řešení krizových situací vojenského a nevojenského charakteru k obnovení provozuschopnosti železnice.**

Rozpočet ČR neumožňuje pro stávající systém řešení krizových situací na železnici vyčleňovat dostatečné finanční prostředky pro jeho komplexní zabezpečení. Proto bylo nutno hledat nové ekonomičtější a v současné době i efektivnější varianty zabezpečení obnovy železniční sítě v krizových situacích. Jako nejvýhodnější se jeví varianta **přenesení realizace obnovovacích prací na vybrané stavební firmy**, které budou schopny garantovat připravenost svých sil a prostředků k jejich provedení za všech situací. Vhodným motivačním prvkem může být přidělení stavebních zakázek v době krizových situací vybraným firmám **bez výběrového řízení** podle předem zpracovaného plánu.

Z toho vycházel i základní postup řešení projektu, který spočíval v plnění následujících sedmi dílčích cílů:

1. Formulovat aktuální požadavky a stanovit podmínky pro zajištění údržby a obnovy krizové železniční infrastruktury ČR za krizových stavů v novém smluvním systému.
2. Navrhnout místo a úlohu státu, samosprávných orgánů a soukromoprávních subjektů při zajišťování úkolů údržby a obnovy krizové železniční infrastruktury za krizových stavů.
3. Vymezit věcné prostředky údržby a obnovy krizové železniční infrastruktury a systém podpory soukromoprávních subjektů pro řešení krizových stavů.

- Stanovit jejich kvalitu a množství pro ochraňování v pohotovostních zásobách včetně podmínek použití.
4. Vytvořit model pro softwarové řešení smluvního systému údržby a obnovy krizové železniční infrastruktury za krizových stavů.
 5. Stanovit podmínky a navrhnout systém přípravy lidských zdrojů organizací a podnikatelských subjektů zajišťujících údržbu a obnovu umělých staveb na železnici za krizových stavů s využitím mostních provizorií a rozebíratelných konstrukcí.
 6. Vytvořit věcnou, obsahovou a formální architekturu modelu nového smluvního systému údržby a obnovy krizové železniční infrastruktury za krizových stavů prostřednictvím soukromoprávních subjektů, s využitím informačních systémů.
 7. Vytvořit model smluvního systému údržby a obnovy krizové železniční infrastruktury za krizových stavů pro prostředí krizového informačního systému kolejové dopravy (KISKD) a provést pilotní provoz.

V zadání projektu nedefinovaným cílem bylo ve všech výše uvedených bodech dosažení obnovy provozu na železnici, kterého si řešitelé byli vědomi a zde pro úplnost uvádějí.

K potvrzení nebo vyvrácení správnosti zmiňované varianty a dosažení relevantních výsledků byl každý dílčí cíl rozčleněn do jednotlivých konkrétních oblastí. Na základě provedeného řízeného sociologického výzkumu a s využitím metod analýzy, komparace, implementace a syntézy dospěl řešitelský tým k celkovým závěrům. Na následujících stránkách jsou pro potřeby tohoto článku vybrány a uvedeny pouze ty výsledky projektu, které mají vazbu na rezort obrany.

■ Analýza stávajícího právního prostředí

Analýze stávajícího právního prostředí byly z pohledu řešené problematiky podrobeny mimo jiné zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy (kompetenční zákon) ve znění pozdějších předpisů, [3] zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky ve znění pozdějších předpisů, [4] zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů [5] a nařízení vlády č. 51/2004 Sb., o plánování obrany státu. [6] Nově koncipované řešení obnovy železniční infrastruktury respektuje, respektive využívá následující právní předpisy:

Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy (kompetenční zákon) ve znění pozdějších předpisů upravuje působnost ministerstev a jiných ústředních správních úřadů, včetně jejich odpovědnosti za řešení mimořádných a krizových situací, které vzniknou v okruhu jejich působnosti.

Zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky stanovuje povinnosti státních orgánů, územních samosprávních celků a právnických a fyzických osob k zajišťování obrany České republiky před vnějším napadením a jejich odpovědnost. Je mimo jiné významným východiskem pro obranné plánování vztahující se k železniční dopravě ČR, protože:

- umožňuje ukládat povinnosti právnickým a fyzickým osobám při zabezpečení železniční dopravy ČR věcnými prostředky na základě dodávacích příkazů,
- doplňuje železniční dopravu ČR pracovními silami povoláním k výkonu pracovní povinnosti nebo pracovní výpomoci na základě povolávacích příkazů,

- zahrnuje operační přípravu státního území do základního plánovacího, organizačního a řídicího procesu Ministerstva obrany,
- vymezuje pozemky důležité pro obranu státu bez ohledu na jejich vlastnictví,
- speciálně řeší omezení dopravy ve zvláštních případech ve vojenských újezdech a výcvikových prostorech.

Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, vymezuje integrovaný záchranný systém a jako ostatní složky integrovaného záchranného systému uvádí vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, což v obecné rovině umožňuje jejich nasazení k řešení krizové situace i ve prospěch obnovy železniční infrastruktury.

Nařízení vlády č. 51/2004 Sb., o plánování obrany státu. Upravuje postup k provedení zákona č. 222/1999 Sb., stanovuje obsah Plánu obrany ČR. Současně ukládá orgánům státní správy a vybraným ústředním správním úřadům zpracovat Dílčí plány obrany.

Pro vojenské krizové situace (stav ohrožení státu a válečný stav) je zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany ČR v oblasti železniční dopravy, důsledně aplikován. O tom svědčí řada koordinačních akcí mezi Ministerstvem dopravy, Správou státních hmotných rezerv, Ministerstvem obrany a dodavatelí mobilizačních dodávek, zaměřených na reálnost jejich zajištění, na stanovení parametrů ochrany a obnovy železniční infrastruktury, na zajištění vojenských přeprav v krizových stavech a na sjednocení přístupů k zabezpečení ochrany objektů železniční infrastruktury důležitých pro obranu státu. Projednávají se i požadavky na aktualizaci Plánu operační přípravy státního území a na něj navazujících plánů v rámci železniční dopravy.

Současná legislativa umožňuje využít při nevojenských krizových situacích (nouzový stav a stav nebezpečí) pouze technické a materiální zdroje Správy státních hmotných rezerv, což se z hlediska plánovitého zabezpečení technické ochrany železniční dopravy jeví jako ne zcela dostačující. Případné posílení osobami se řeší *ad hoc*, což tento proces prodlužuje a snižuje jeho kvalitu.

Negativně se v podmínkách železniční dopravy promítá do řešené problematiky násilné (umělé) rozlišování jednotlivých krizových situací, které se následně přenáší do systémů přípravy k jejich řešení a působí nejen proti teoretické základně, ale zejména proti komplexní připravenosti.

Závěry z provedeného výzkumu, při kterém byly zohledněny také zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, ukázaly na to, že v železniční dopravě není vhodné připravovat odděleně opatření určená pro vojenské krizové situace a pro nevojenské krizové situace. Dělicí čáru mezi vojenskou a nevojenskou krizovou situací nelze vést vždy naprosto jednoznačně, a rovněž nelze vždy přijímat opatření pro každou z nich zvlášť. Proto je možno konstatovat, že se ve střednědobém horizontu jeví žádoucí komplexní právní úprava zahrnující jak opatření, která lze provést pro případ vojenských, tak i nevojenských krizových situací.

Z analýzy vyplynulo, že ve vztahu k rezortu obrany poskytuje stávající legislativa dostatečný prostor pro zavedení nového systému obnovy železniční infrastruktury v krizových situacích. Podrobná analýza celého právního prostředí prokázala, že stávající

legislativa (skupina bezpečnostních zákonů, krizových zákonů a zákonů vztahujících se k drahám a provozu na nich) umožňuje přes některé výše uvedené dílčí problémy nový systém navrhnout a následně realizovat.

■ Stanovení podmínek a specifikace úkolů rezortu obrany

Pro stanovení podmínek a specifikace úkolů rezortu obrany se vycházelo z toho, že Ministerstvo obrany je ústředním orgánem státní správy pro zabezpečování obrany ČR, řízení Armády České republiky (dále jen AČR) a správu vojenských újezdů. Jako orgán pro zabezpečování obrany zejména:

- podílí se na zpracování návrhu vojenské obranné politiky státu,
- připravuje koncepci operační přípravy státního území,
- zpracovává na základě Nařízení vlády č. 51/2004 Sb. Plán obrany ČR, jehož součástí je i Plán operační přípravy státního území,
- navrhuje potřebná opatření k zajištění obrany státu vládě České republiky, Radě obrany České republiky a prezidentu České republiky,
- koordinuje činnost ústředních státních orgánů, správních orgánů, orgánů samosprávy a právnických osob důležitých pro obranu státu při přípravě k obraně,
- organizuje a provádí opatření k mobilizaci AČR, k vedení evidence občanů podléhajících branné povinnosti a k vedení evidence věcných prostředků, které budou za branné pohotovosti poskytnuty pro potřeby AČR,
- povolává občany ČR k plnění branné povinnosti,
- v rámci NATO, případně evropských bezpečnostních struktur organizuje součinnost s armádami jiných států.

V rámci operační přípravy státního území, která je právně zakotvena v zákonu č. 222/1999 Sb. o zajišťování obrany České republiky a v zákonu č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů, pak Ministerstvo obrany formuluje mimo jiné i úkoly související se zajištěním potřeb ozbrojených sil v železniční dopravě a pro tuto oblast zpracovává požadavky na mobilizační dodávku.

Pro zajišťování úkolů údržby a obnovy železniční infrastruktury za krizových stavů v novém systému je možno vycházet ze stávajícího stavu a z doporučení, které spočívají v realizaci následujících úkolů v působnosti rezortu obrany:

- Pravidelně aktualizovat mobilizační dodávku „Technická ochrana a obnova určené železniční sítě“ se Správou železniční dopravní cesty, s.o., a mobilizační dodávku „Technická ochrana a obnova vojenských železničních vleček“ se Stavební obnovou železnic, a.s.
- Pokračovat v zachování evidence vybraných osob pro řešení obnovy železniční infrastruktury u krajských vojenských velitelství. Povolávání občanů ČR k branné povinnosti by mohlo, v důsledku přednostního doplňování ozbrojených sil České republiky (dále jen OS ČR), bez vhodné aplikace systému zprošťování významně negativně ovlivnit připravované zapojení soukromoprávních subjektů do procesu obnovy železnice. Celá agenda zprošťování je organizačně náročná a nelze ji bezplatně vyžadovat po soukromoprávních subjektech. Proto je objektivně nutné tuto činnost centralizovat k jedné vybrané neziskové společnosti. S přihlédnutím k již vytvořenému systému evidence vybraných osob pro zvláštní obnovovací závody u krajských vojenských velitelství (poslední úprava

viz čj. MO 1326/2009-1203/3) byla při řešení projektu pro tuto činnost doporučena Stavební obnova železnic, a.s. Jako finální dodavatel mobilizační dodávky na obnovu vojenských železničních vleček je oprávněna a schopna tento servis pro vybrané firmy zajišťovat.

- Je třeba uzavřít mobilizační dodávku na vojenské přepravy s akciovou společností České dráhy – tato skutečnost nebyla obsahem práce, avšak pro komplexnost pohledu na danou problematiku se doporučuje, v souvislosti s Plánem dopravního zabezpečení, její realizace. Je nelogické mít naplánovanou a zajištěnou rychlou obnovu železniční infrastruktury a nemít zajištěny lokomotivy, železniční vozy a grafikony.

■ Provázanost požadavků OPSÚ na železniční dopravní infrastrukturu

Návrh nového systému vychází v oblasti požadavku na rychlost obnovy z norem stanovených Plánem operační přípravy státního území a obohacuje jej o požadavek na rychlost obnovy při řešení nevojenských krizových situací (viz tabulka 1). Novinkou z hlediska pohledu na rychlost obnovy je skutečnost, že uvedené základní normy mají obecnou platnost pro celou železniční síť. Jedná se o průměrné hodnoty, které mohou být v případě nevojenských krizových situací prodlouženy. Prodloužení těchto norem u vojenských krizových situací je ve výjimečných případech možné za předpokladu, že budou k dispozici dostatečně výkonné objízdné trasy.

Dosažení norem uvedených v tab. 1 se počítá od okamžiku vydání rozhodnutí k obnově, tj. po provedeném podrobném průzkumu. Podle rozmístění plánovaných sil a prostředků pro obnovu, vzdálenosti obnovovacího materiálu, času potřebného na projekční přípravu, zřízení staveniště a kolaudaci, se k uvedeným normám připočítává 1 až 5 pracovních desetihodinových směn. Při rozsáhlých povodních je možné připočítávat při nevojenských krizových situacích i čas na opadnutí vody.

Rozsah a kvalita obnovy při vojenských krizových situacích musí splňovat minimálně požadavky stanovené pro krátkodobou obnovu a za nevojenských krizových situací pro dočasnou obnovu.

Tab. 1: Normy pro rychlost obnovy

P. č.	Objekt	Měrná jednotka (MJ)	Krizová situace	
			nevojenská	vojenská
1.	šířá trať na průjezd	pracovní den	2 – 4	1 – 2
2.	železniční stanice na průjezd		2 – 4	1 – 2
3.	železniční stanice jako výhybna		3 – 5	2 – 3
4.	železniční stanice jako manipulační		5 – 7	3 – 4
5.	most malý (do 30 m)		5 – 7	2 – 3
6.	most střední (do 60 m)		7 – 12	3 – 5
7.	most velký (nad 60 m)		12 – 18	6 – 9
8.	trakční vedení		2 – 4	–
9.	sdělovací zařízení		3 – 5	1 – 2
10.	zabezpečovací zařízení		3 – 5	1 – 2

Normy rychlosti obnovy odpovídají předpokládanému rozsahu ničení/rozrušení železniční sítě v prostoru krizové situace (tab. 2). Také předpokládaný rozsah ničení/

rozrušení objektů železniční infrastruktury je obecně platný pro celou železniční síť a byl stanoven ve vazbě na Plán operační přípravy státního území po zkušenostech z povodní v letech 1997 a 2002 a na základě odborného kvalifikovaného odhadu. Jedná se o průměrné hodnoty, které nevyklučují na malém území větší rozsah ničení/rozrušení. Za žádného krizového stavu se však nepředpokládá současné vyřazení železniční infrastruktury na více než 1/3 území.

Tab. 2: Předpokládaný rozsah rozrušení objektů železniční infrastruktury.

P. č.	Objekt	Jednotka míry	Krizová situace	
			nevojenská	vojenská
1.	Širá trať	% z délky tratí	4,0	3,0
2.	Železniční stanice z toho	% z počtu stanic	1,0	3,0
	– mezilehlé		0,5	2,0
	– ostatní		0,5	1,0
3.	Mosty z toho	% z počtu mostů	7,0	1,0
	– malé (do 30 m)		4,0	2,0
	– střední (do 60 m)		2,0	3,0
	– velké (nad 60 m)		1,0	5,0
4.	Tunely z toho	% z počtu tunelů	0,0	50,0
	– nízké nadloží		0,0	10,0
	– vysoké nadloží		0,0	40,0
5.	Zemní těleso	m ³ na 100km trati	9 000,0	50 000,0
6.	Trakční vedení	% z délky tratí	5,0	6,0
7.	Sdělovací zařízení		5,0	6,0
8.	Zabezpečovací zařízení		5,0	6,0

Z bezpečnostních hrozeb a rizik, tak jak jsou uvedeny v Bílé knize o obraně, se řešení problematiky dotýkají zejména následující:

- politický extremismus a jeho projevy (především terorismus), masové nepokoje a sabotáže,
- ohrožení funkčnosti kritické infrastruktury (komunikační, dopravní a energetické),
- přírodní pohromy a průmyslové havárie.

Na základě vyhodnocení zejména uvedených bezpečnostních rizik a s ohledem na hustotu železniční sítě (průměrná hustota železniční sítě ČR je 12,0 km na 100 km², což při průměrné rozloze okresu 1024,2 km² představuje 125 až 150 km tratí se zhruba 170 mosty z toho průměrně s 15 limitujícími mosty), je pro zajištění obnovy železniční infrastruktury v podmínkách nevojenské krizové situace vhodné mít okamžitě trvale k dispozici (rovnoměrně prostorově rozmístěných na celém území ČR) 1500–2000 osob s odpovídající technikou a materiálem (pro obnovu svršku, spodku, mostů, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení).

V podmínkách vojenské krizové situace bude třeba zhruba 2x více sil a prostředků s tím, že obnova železniční infrastruktury se provádí prioritně na té části určené železniční sítě, která umožňuje průjezd vojenských přeprav s maximální překročenou ložnou mírou, přičemž uvádění jednotlivých obnovených úseků do provozu musí splňovat požadavek na minimální sjezdovou délku 150 km.

Pro úplné pokrytí potřeb obnovy železniční infrastruktury je třeba, kromě sil a prostředků Správy železniční dopravní cesty, s.o., Stavební obnovy železnic, a.s., a Českých drah, a.s., s ohledem na uvedená kritéria (tab. 1 až 3) vybrat a zajistit přibližně 4-6 organizací schopných provádět obnovu železničních mostů a 8-10 organizací schopných provádět obnovu železničních tratí. Jak vyplývá z provedeného výzkumu skutečný počet firem na území České republiky splňujících kritéria pro provádění všech základních druhů prací (mosty, kolejové dráhy, zemní práce) je výrazně vyšší než je nezbytně potřebné.

Při všech krizových stavech je posilování smluvních organizací silami a prostředky Českých drah, a.s., respektive Správy železniční dopravní cesty, s.o., a Stavební obnovy železnic, a.s., nezbytnou podmínkou pro zachování funkčnosti systému.

Návrh struktury a obsahu Plánu obnovy železniční infrastruktury v novém systému vychází z toho, že kapacity vybraných a smluvně zajištěných soukromoprávních organizací jsou v součinnosti se Správou železniční dopravní cesty pro nevojenské krizové stavy dostačující (případné posílení lze řešit povoláním osob na pracovní výpomoc a uvolněním materiálu a technických prostředků ze státních hmotných rezerv).

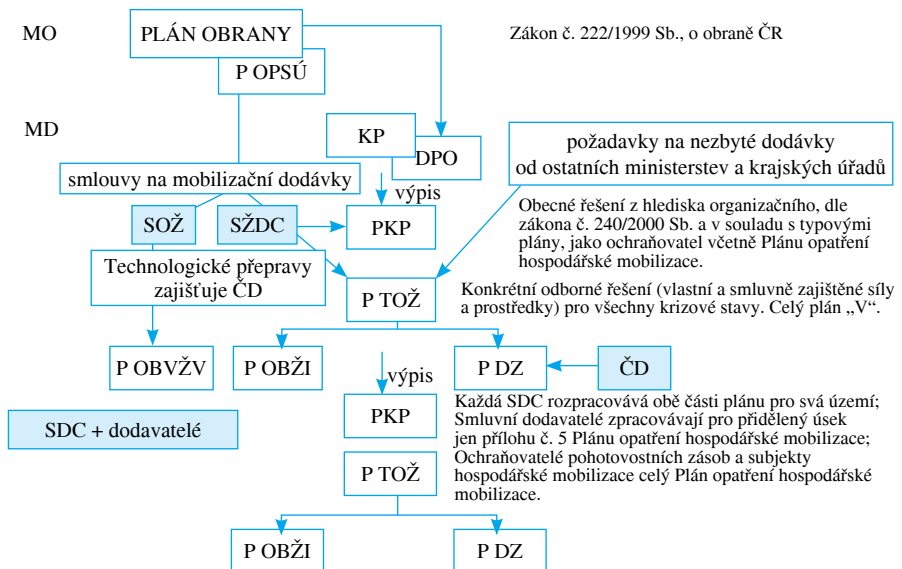
Pro stav ohrožení státu a válečný stav je však potřeba mít zajištěnu ve prospěch soukromoprávních subjektů rozsáhlejší odbornou podporu silami a prostředky v působnosti rezortu dopravy, protože požadavky na rychlost obnovy se zvyšují. Organizačně zajišťuje posílení zákon č. 222/1999 Sb., o zajištění obrany České republiky ve smyslu vyhlášky č. 280/1999 Sb., kterou se stanoví postup při uplatňování požadavku na určení věcných prostředků a jejich převzetí, postup při uplatňování požadavku na určení fyzických osob k pracovní výpomoci nebo k pracovní povinnosti.

Výběr osob pro přímé posílení nebo posílení formou specializovaných obnovovacích mostních a stavebních odřadů se předpokládá realizovat péčí Stavební obnovy železnic, a.s., u jednotlivých krajských vojenských velitelstvích, na úřadech práce, u krajských úřadů a obcí s rozšířenou působností na základě smlouvy se Správou železniční dopravní cesty, s.o. Ve prospěch obnovy vojenských železničních vleček zajistí tvorbu a nasazení odřadů přímo Stavební obnova železnic, a.s.

Dále byl vytvořen obecný návrh souhrnné struktury nového smluvního systému údržby a obnovy železniční infrastruktury využitelný pro všechny krizové stavy (viz schéma). Jednotnost systému je dána tím, že pro vojenské krizové situace vychází z Plánu operační přípravy státního území a pro řešení nevojenských krizových situací se jeho struktura opírá o Ministerstvem dopravy zpracováváný Krizový plán, jehož součástí je i Dílčí plán obrany. Ze schématu je zřejmé, že obnova železniční infrastruktury je součástí systému technické ochrany železnic. Také v novém systému budou Správa železniční dopravní cesty, s.o., a Stavební obnova železnic, a.s., ve vztahu k rezortu obrany působit jako finální dodavatelé mobilizačních dodávek (Správa železniční dopravní cesty, s.o., na určenou železniční síť a Stavební obnova železnic, a.s., na vojenské železniční vlečky). Na dalších stupních (Správa dopravní cesty + dodavatelé) je Plán krizové připravenosti a Plán technické ochrany železnice zpracován na úrovni Správy železniční dopravní cesty, s.o., dále konkretizován v rozsahu působnosti, respektive v závislosti na smluvně dohodnutém úseku železnice. Všechny prvky nového systému obnovy železnice (podbarveno) budou také důležitými prvky systému technické ochrany železnice při řešení krizových stavů nevojenského charakteru. Systém obnovy železniční infrastruktury tak bude komplexně zabezpečen.

Dopravní část systému technické ochrany železnice (P DZ – Plán dopravního zabezpečení), která je jeho nezbytnou součástí, logickým vyústěním a konečným cílem komplexního zabezpečení celého systému v období krizových stavů, není v současné době odpovídajícím způsobem zajištěna.

V souladu se zákonným rámcem, který upravuje tuto oblast, má rozhodující vliv na její vytvoření Ministerstvo obrany a Ministerstvo dopravy. V zásadě bez relevantních důvodů je zejména ze strany oddělení zabezpečení krizových stavů Velitelství sil podpory odmítán princip zajištění potřebných sil a prostředků pro zabezpečení přepravy vojsk po železnici cestou mobilizační dodávky a ze strany Ministerstva dopravy cestou nezbytné dodávky pro České dráhy, a.s., s vymezením prostředků a kapacit pro plnění úkolů obrany státu.



Vysvětlivky:

DPO – dílčí plán obrany, KP – krizový plán, PKP – plán krizové připravenosti, P TOŽ – plán technické ochrany železnice, P DZ – plán dopravního zabezpečení, P OBŽI – plán obnovy železniční infrastruktury, P OBŽV – plán obnovy vojenských žel. vleček, SŽDC – Správa železniční dopravní cesty (celostátní působnost), SDC – Správa dopravní cesty (krajská působnost), SOŽ – Stavební obnova železnic, ČD – České dráhy

Schéma: Obecná struktura Plánu technické ochrany železnice a vazba Plánu obnovy železniční infrastruktury a Plánu obnovy vojenských železničních vleček na Plán operační přípravy státního území.

Předpokladem pro zajištění přímé podpory smluvně zajištěných organizací k plnění obnovy železniční infrastruktury je udržování kontaktů Stavební obnovou železnic, a.s., s obcemi s rozšířenou působností prakticky na celém území ČR tak, aby pro případ krizových stavů vojenského charakteru byla schopna zajistit soustředěním specializovaných sil a prostředků nejen obnovu vojenských vleček, ale použít je i pro posílení civilních firem. Stávající kartotéky, které obsahují přibližně 5000 osob, umožní nový systém redukovat na 1000 osob (včetně 10% zálohy). Změna ovlivní snížení počtu

specializací, které v minulosti připravovalo pouze železniční vojsko a při použití nových technologií již nebudou nutné (např. strojník krácejícího zhutňovače KZ 1000, řidič speciálního podvozku pro přepravu dlouhých břemen SPDB 40, strojník stroje pro směrovou úpravu koleje PRM 1, a také věkové složení, které je třeba zaměřovat na kategorii 40-45 let. V omezeném rozsahu, ale ve zkrácených časových normách (3-4 dny), bude nadále nezbytné u Stavební obnovy železnic, a.s., udržovat systém zpohotovnění, a proto pokračovat v udržování kontaktů s krajskými vojenskými velitelstvími, aby nedocházelo k výběru osob, se kterými AČR počítá pro mobilizační rozvinutí ozbrojených sil ČR.

Zásadní podmínkou pro zapojení civilní firmy do systému jsou její kapacitní schopnosti, které v jednotlivých druzích činností (obnova železničního svršku, mostního objektu, zemního tělesa, trakčního vedení, sdělovacího zařízení a zabezpečovacího zařízení) musí zabezpečit převzetí odpovědnosti za obnovu minimálně 100 km úseku železniční tratě na kterém bude firma schopna dosahovat tempa obnovy uvedená v tab. 3.

Tab. 3: Kapacitní požadavky pro výběr firem.

Obnova	Měrná jednotka (MJ)	Krizový stav	
		nevojenský	vojenský
Širá trať	1 den (dvě 10hodinové pracovní směny)	1 km	2,0 km
Výhybky		1 VJ	4 VJ
Mosty		5 bm	12 bm
Tunely		ničení se nepředpokládá	2 bm
Zemní těleso		250 m ³	1000 m ³
Trakční vedení		2,0 km	2,0 km ^{*)}
Sdělovací zařízení		1,5 km	4 km
Zabezpečovací zař.		1,5 km	4 km

^{*)} realizuje se až ve druhé etapě dočasné obnovy.

■ Návrh vzdělávacích potřeb zaměstnanců rezortu obrany z hlediska obnovy železniční infrastruktury

Při povrchním pohledu by se mohlo zdát, že vzdělávací potřeby zaměstnanců rezortu obrany z hlediska obnovy železniční infrastruktury nejsou nutné. Řešitelé využili části výsledků získaných prostřednictvím řízeného výzkumu provedeného k ověření připravenosti stavebních firem organizovat a provádět údržbu a obnovu železnice materiálem ŽM 16 a PIŽMO. Na základě aplikace těchto výsledků byly formulovány, zejména ve vztahu k efektivnímu zapojení zaměstnanců rezortu obrany do systému integrovaného záchranného systému, následující závěry:

- počet zaměstnanců rezortu obrany s odpovídajícím vzděláním pro tuto činnost se limitně blíží nule,
- úroveň působení představitelů rezortu obrany v civilních krizových štábech bez základní znalosti této problematiky je nižší,
- schopnost organizačně zajistit nasazení většího počtu sil a prostředků typická pro montáž konstrukcí ŽM 16 a PIŽMO je velmi dobrá,
- znalosti zásad stavby zatímních mostů jsou u ženijních odborností dobré, ale chybí konkrétní znalost montáže železničních mostů.

Z uvedených závěrů vyplývá potřeba zařadit do systému vzdělávání zaměstnanců rezortu obrany účast v kurzech specializovaných na tuto oblast, které od roku 2004 organizuje na svoje náklady Ministerstvo dopravy. Cílem kurzů je zajištění praktické připravenosti širokého spektra osob podle jejich konkrétního pracovního zařazení v systému hospodářských opatření pro krizové stavy. Rozhodující je diferenciované osvojení schopností, které při krizových situacích na železnici zabezpečí obnovu provozuschopnosti narušené železniční dopravní infrastruktury, zejména v případě zničení železničních mostních objektů.

Pro zaměstnance rezortu obrany se doporučuje účast v kurzu krizového managementu pro získání základních znalostí a praktických dovedností ve stavbě zatímního železničního mostu s využitím konstrukcí ŽM 16 a PIŽMO. Kurz je zaměřen na řídicí pracovníky, kterým umožní rozhodování o použití uvedených konstrukcí v krizových situacích a v jednoduchých případech navrhovat či plánovat síly a prostředky ke stavbě, včetně provádění hrubých časových kalkulací. Rezortu obrany se doporučuje vysílat do kurzů na základě pozvánek zaslaných Ministerstvem dopravy:

- zaměstnance Ministerstva obrany dopravních a ženíjních odborností a specialisty na operační přípravu státního území, respektive zajišťování mobilizačních dodávek pro železniční dopravu, včetně učitelů a studentů vojenských škol.

V průběhu roku 2010 byly na základě jednání mezi ministerstvy dopravy a obrany připraveny učební programy speciálního kurzu pro vybrané osoby na základních systemizovaných ženíjních místech. Cílem kurzu je připravit absolventy k praktickému provádění stavby zatímních železničních mostů s využitím materiálu ŽM 16 a PIŽMO. Důraz je položen na získání praktických manuálních dovedností při použití různých druhů montážní techniky, včetně seznámení s organizací práce a systémem velení v účelových odřadech k efektivnímu provedení stavby s použitím uvedených konstrukcí. První běh tohoto kurzu se měl uskutečnit v roce 2011, ale z důvodu problémů se správou Výcvikového střediska Ministerstva dopravy v Kojetíně byl kurz přeložen na rok 2012.

■ Možný podíl AČR na realizaci obnovovacích prací

Hlavním úkolem AČR je „připravit se k obraně suverenity a územní celistvosti ČR a bránit ji před vnějším napadením“, přesto může být AČR nasazena také k záchranným pracím a na likvidaci živelních katastrof. Proto také jedna z rolí a funkcí, definovaná *Bílou knihou o obraně*, jednoznačně předpokládá podporu civilních orgánů. To umožňuje nasazení k podpoře integrovaného záchranného systému při záchranných a likvidačních pracích zejména zdravotních, ženíjních a chemických jednotek a aktivních záloh.

Potřeba využití AČR k obnově železničního svršku, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení prakticky nepřipadá v úvahu. Tuto potřebu ovšem nelze vyloučit v případě obnovy mostních objektů, které tvoří potenciálně snadno vyřaditelnou, ale obtížně obnovitelnou část železniční infrastruktury. Vzhledem k předurčení a standardnímu výcviku ženíjních jednotek, který zahrnuje mimo jiné i stavbu vojenských mostů, se jeví jako optimální rozšířit jejich přípravu také na stavbu železničních mostů z materiálu ŽM 16 a PIŽMO. Tento materiál je pro řešení krizových situací na železnici uložen ve státních hmotných rezervách. K tomu, aby mohly být ženíjní odbornosti nasazovány na obnovu železničních mostů, lze využít zkušeností z jejich přípravy a nasazování na obnovu silničních mostů z materiálu TMS a MS, která probíhá již od roku 1991 ve Výcvikovém středisku Ministerstva dopravy v Kojetíně.

Je třeba si uvědomit, že při zvládnutí technologie stavby železničních mostů lze v řadě případů uvedenou konstrukci použít s výhodou i pro zatímní silniční provoz. Součinnost s Univerzitou obrany Brno ukazuje i na možný podíl při projektovém zajištění stavby tak, jak je to již řadu let běžné při nasazování silničních mostních konstrukcí TMS a MS.

Těžiště podílu AČR ve vztahu k železničním provizorním mostním konstrukcím lze tedy spatřovat ve dvou rovinách:

1. Znalost uvedených konstrukcí a kvalifikovaná možnost posouzení jejich efektivního nasazení vojenskými orgány, podílejícími se na plánovacím procesu operační přípravy státního území a hospodářských opatření pro krizové stavy zejména v oblastech zajišťování mobilizačních dodávek, podpory hostitelskou zemí (HNS) a dopravní podpory operací, případně zapojenými do příslušných civilních krizových štábů.
2. Vlastní realizace staveb zatímních železničních mostů, včetně projekční přípravy.

■ Vazba rezortu obrany k státním hmotným rezervám pro obnovu železniční infrastruktury

V novém systému obnovy železniční infrastruktury se předpokládá udržovat ve státních hmotných rezervách i když ve snížených počtech nejen obnovovací materiál, ale také speciální techniku.

Tyto prostředky je nezbytné trvale udržovat ve státních hmotných rezervách pro všechny krizové stavy v režimu pohotovostních zásob.

Z hlediska obnovovacího materiálu se doporučuje v souladu s Plánem operační přípravy státního území zajistit cestou Ministerstva obrany provázanost rozmístění skladů a úložišť s úkoly vyplývajícími ze smluvně zajištěné mobilizační dodávky. V posledních letech jsou prosazením rozhodnutí Správy státních hmotných rezerv některá úložiště, na kterých zajišťuje ochraňování Správa železniční dopravní cesty, s.o., rušena a zásoby jsou přemístěny do závodů Správy státních hmotných rezerv, které jsou z hlediska předpokládaného nasazení na obnovu nevhodně dislokovány a k odborné údržbě a ošetřování zásob nejsou jejich zaměstnanci připraveni. Jako vhodné se jeví oproti těmto ekonomicky krátkozrakým zájmům Správy státních hmotných rezerv daleko důsledněji prosazovat společné zájmy Ministerstva dopravy a obrany, vyplývající ze zákonné odpovědnosti za obranu a trvalou funkčnost dopravní sítě.

Problematiku ochraňování speciální techniky, kterou zajišťuje u svých středisek Stavební obnova železnic, a.s., je možné za strany rezortu obrany pozitivně ovlivňovat vždy v okamžiku, kdy dochází k vyřazování přebytečné a nepotřebné techniky, která je pro potřeby obnovy železnice využitelná. Jedná se všeobecně zejména o ženíjnou techniku, vyprošťovací prostředky, tahače a podvalníky, které lze formou bezúplatného převodu předat do práva hospodaření Správě státních hmotných rezerv. Naznačený proces sice probíhá, ale se značnými nedostatky, které spočívají zejména v tom, že je upřednostňován odprodej soukromým firmám. K převodu je nabízena technika horší kvality, jejíž zařazení do státních hmotných rezerv by si vyžádalo neúměrně vysoké náklady. Při tomto postupu, který je možná pro rezort obrany efektivní, je však ve svém důsledku stát poškozován.

■ Nový model krizového informačního systému kolejové dopravy a rezort obrany

Součástí řešení projektu bylo i vytvoření nového modelu krizového informačního systému kolejové dopravy (KISKD). V souvislosti s řešením tohoto úkolu je třeba na tomto místě uvést pouze dvě skutečnosti.

1. Systém se stal jednou ze součástí celostátního krizového komunikačního systému (KRIZKOM) o zdrojích použitelných pro řešení krizových situací, a proto po nezbytném technickoorganizačním dořešení umožní i rezortu obrany při řešení krizových situací sledovat nasazení prostředků na obnovu, stav zásob, jejich charakteristiku, parametry a jejich nasazení na obnovovací práce.
2. Systém umožňuje pro přípravu obnovy vojenských železničních vleček výměnu nezbytných informací mezi Stavební obnovou železnic (SOŽ, a.s.) a Vojenským vlečkovým úřadem (VVÚŘ).

Závěr

Již před šesti lety byla ve Vojenských rozhledech č. 4/2005 jako vize dalšího vývoje zdůrazňována potřebnost vytvoření jednotného systému plánování technické ochrany železnice a zajištění realizace její obnovy v krizových stavech cestou soukromoprávních subjektů. Úspěšné vyřešení projektu „*Návrh výstavby smluvního systému údržby a obnovy krizové železniční infrastruktury s podporou informačních systémů, využitelného pro řešení krizových stavů a specifikace úlohy státu, samosprávných orgánů a soukromoprávních subjektů při jeho zajišťování*“ potvrdilo správnost a reálnost zveřejněné vize.

Zobecnění rozsahu předpokládaného rozrušení objektů železniční infrastruktury pro celou železniční síť umožňuje proti původnímu předpokladu nesnižovat rozsah určené železniční sítě a pouze ji korigovat v souladu se snižováním počtu vojenských výcvikových prostorů a místy dislokace vojenských útvarů a zařízení. Bohužel doposud stranou zájmu stojí systematické zajišťování rozvoje výzkumu a vývoje v této oblasti, zejména v oblasti provizorních mostních konstrukcí, které by řešilo významné snížení objemu zásob mostních konstrukcí uložených ve státních hmotných rezervách.

Významným pozitivním zjištěním je však skutečnost, že závěry projektu jsou z hlediska řešené problematiky plně v souladu s následujícími hlavními zjištěními a doporučeními obsaženými v *Bílé knize o obraně*:

- dále již není přípustné dotovat činnosti, infrastrukturu a další materiální statky, které přímo nesouvisí se základním posláním sektoru obrany,
- v oblasti vojenských schopností revidovat mobilizační potřeby, zachovat a rozvíjet schopnost operační přípravy území pro přijetí spojeneckých sil HNS, zbavit se co nejdříve veškerého nadbytečného materiálu,
- rozvoj ostatních schopností řídit podle priorit mezi nimiž je uvedeno zachování prostředků pro podporu integrovaného záchranného systému nejen k provádění bezprostředních záchranných činností, ale také při následných likvidačních pracích.

Přes některé, v textu uvedené kritické připomínky, je možné celkově kladně hodnotit další prohloubení vazeb mezi ministerstvy dopravy a obrany, které jsou zárukou

kvalitního komplexního zajišťování technické ochrany železnice i v dalším období a mohou sloužit jako vzor podpory civilních orgánů.

Velmi významná je také skutečnost, že nový systém obnovy železniční infrastruktury nevyžaduje zvýšené finanční náklady na jeho přípravu ani na provedení. Navržený způsob praktické přípravy a případné využití AČR k obnově železničních mostů při nevojenských krizových situacích většího rozsahu, spojených s vyhlášením krizového stavu, rozšiřuje její schopnosti bez zvyšování nákladů rezortu obrany.

Autoři tohoto článku jsou přesvědčeni, že po zvládnutí realizačních kroků, jejichž naplnění se předpokládá do roku 2013, bude nový systém obnovy železniční infrastruktury pro svoji víceúčelovost pružnější, efektivnější, a také ekonomičtější. V konečném důsledku přinese zavedení tohoto systému do praxe zvýšení bezpečnosti České republiky.

Užitá literatura:

- [1] Ministerstvo obrany, *Bílá kniha o obraně*. Havlíčkův Brod: Tiskárny Havlíčkův Brod, 2011. str. 17, ISBN 978-80-7278-564-3.
- [2] *Závěrečná zpráva projektu Návrh výstavby smluvního systému údržby a obnovy krizové železniční infrastruktury s podporou informačních systémů, využitelného pro řešení krizových stavů a specifikace úlohy státu, samosprávných orgánů a soukromoprávních subjektů při jeho zajišťování*. Číslo projektu 1F84C/003/030. Období: 1. 2. 2008-31. 12. 2009, 304 stran.
- [3] *Zákon č. 2/1969 Sb.*, o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy (kompetenční zákon) ve znění pozdějších předpisů.
- [4] *Zákon č. 222/1999 Sb.*, o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů.
- [5] *Zákon č. 239/2000 Sb.*, o integrovaném záchranném systému, ve znění pozdějších předpisů.
- [6] *Zákon č. 240/2000 Sb.*, o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon), ve znění pozdějších předpisů.
- [7] *Zákon č. 241/2000 Sb.*, o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.
- [8] *Narižení vlády č. 51/2004 Sb.*, o plánování obrany státu, ve znění pozdějších předpisů.
- [9] *Vyhláška č. 280/1999 Sb.*, ve znění pozdějších předpisů, kterou se stanoví postup při uplatňování požadavku na určení věcných prostředků a jejich převzetí, postup při uplatňování požadavku na určení fyzických osob k pracovní výpomoci nebo k pracovní povinnosti a kterou se stanoví náležitosti a vzor dodávacího příkazu, náležitosti a vzor dokladu o převzetí věcného prostředku, náležitosti a vzor dokladu o vrácení věcného prostředku a náležitosti a vzory povolávacích příkazů.
- [10] *Vyhláška č. 498/2000 Sb.*, o plánování a provádění hospodářských opatření pro krizové stavy, ve znění pozdějších předpisů.
- [11] SOUŠEK, R. – VISKUP, P. a kol. *Nový systém obnovy železniční infrastruktury za krizových stavů*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2011. 142 stran, ISBN 978-80-86530-75-8.
- [12] SOUŠEK, R. a kol. *Doprava a krizový management*, 260 stran, Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2010, ISBN 80-86530-19-1.
- [13] ENGLICH, J., SOUŠEK, R., STRBAČKA, J. Problematika technické ochrany železnice jako nedílné součásti operační přípravy státního území a její perspektivy, *Vojenské rozhledy*, 2005, roč. 14 (46), č. 4, s. 43-50, ISSN 1210-3292.

Některé zkratky a termíny použité v textu:

OPSÚ	operační příprava státního území – je souhrnem opatření vojenského, ekonomického a obranného charakteru, která se plánují a provádějí v míru, za stavu ohrožení státu nebo za válečného stavu.
IZS	integrovaný záchranný systém – koordinovaný postup složek a orgánů při přípravě na mimořádné události, při záchranných a likvidačních pracích a při ochraně obyvatelstva.

KISKD	krizový informační systém kolejové dopravy – softwarový produkt vyvinutý pro potřebu ministerstva dopravy, umožňující plánování a řízení procesů souvisejících s dopravou na základě sledování všech zdrojů vstupujících do systému, včetně vedení evidenčního modulu pro materiál a techniku.
KRIZKOM	krizový komunikační systém – celostátní softwarový produkt o zdrojích použitelných pro řešení krizových situací vyvinutý podle požadavků Správy státních hmotných rezerv pro řešení krizových situací v systému hospodářských opatření pro krizové stavy.
KZ 1000	krácející zhutňovač – stroj pro hutnění zemních násypů technikou rychlostí 1000 m/hod. v šířce 2,7 m.
HNS	Host National Support – zabezpečení hostitelským státem (zemí) silám či organizacím NATO, které jsou na jeho území rozmístěny, operují z něj, anebo přes něj přejíždí.
MS	mostová souprava – prefabrikovaná ocelová rozebíratelná konstrukce pro stavbu zatímních silničních mostů.
PIŽMO	pilíř železniční mostní – ocelová rozebíratelná konstrukce pro stavbu zatímních mostních podpěr (využitelný i pro silniční mosty).
PRM 1	speciální drážní stroj schopný hydraulickým ústrojím provádět příčnou směrovou úpravu koleje v rozmezí +/- 10 cm v jednom cyklu.
SDC	Správa dopravní cesty – organizační jednotka státní organizace Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) s předmětem podnikání na území příslušného kraje.
SOŽ	Stavební obnova železnic – specializovaná nezisková akciová společnost (a.s.) předurčená zejména pro řešení krizových situací velkého rozsahu na železnici z hlediska obnovy železniční infrastruktury, jejíž činnost je dána podmínkami stanovenými usnesením vlády ČR číslo 527 ze dne 27. srpna 1998 a úkoly jsou stanoveny statutem ministra dopravy. Společnost SOŽ, a.s., vznikla privatizací SOŽ ČR r.o., nástupnické organizace zrušeného železničního vojska. Privatizace byla realizována k 1. 12. 1998, kdy SOŽ, a.s., zahájila svoji obchodní činnost.
SPDB 40	speciální přívěs pro přepravu břemen po silnici o hmotnosti do 40 tun a délky 30 m.
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty – státní organizace, která plní funkci vlastníka dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu, zajišťuje jejich provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti, hospodaří s majetkem, který tvoří železniční dopravní cestu; lidově vojsko ministerstva dopravy, bezpečnostní sbor železnic, součást OS ČR. Počátky SŽDC se kladou do r. 1990, kdy vzniká sloučením Sboru ozbrojené ochrany železnic a zbytků železničního vojska ČSLA Stráž železniční dopravní cesty (SŽDC). Důležitým milníkem je rok 2003, kdy se Stráž železniční dopravní cesty, přejmenovává na Správu železniční dopravní cesty a dostává některé nové kompetence (zkratka SŽDC je zachována).
TMS	těžká mostová souprava – ocelová rozebíratelná konstrukce pro stavbu zatímních silničních mostů.
VVŮŘ	Vojenský vlečkový úřad Praha byl zřízen v r. 1995 MO ČR jako samostatná rozpočtová organizace, v r. 2001 se stal organizační složkou státu a považuje se za účetní jednotku. Jeho základním úkolem je provozování drah v oboru působnosti MO (tj. vojenských vleček) a drážní dopravy na nich podle zákona č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
ZOZ MD ČR	Zvláštní obnovovací závody Ministerstva dopravy České republiky, a.s. , plní úlohu ochraňovatelů pohotovostních zásob a zásob humanitární pomoci, zabezpečují jejich vývoz při krizových situacích ve prospěch krajů, měst a obcí ČR, při výdeji a vývozu mezinárodní humanitární pomoci. Příprava a výstavba ZOZ MD ČR je vykonávána v souladu se smlouvami na mobilizační dodávky pro technickou ochranu železnic za stavu ohrožení státu a za válečného stavu uzavřenými se SŽDC, s.o., a MO ČR.
ŽM 16	ocelová rozebíratelná konstrukce pro stavbu zatímních jednokolejných železničních mostů v modernizované verzi do rozpětí mostního pole 66 m.