

Operační příprava státního území a železniční doprava ve vojenských krizových situacích

Operational Readiness of National Territory and the Railway Transport in the Military Emergencies

**Ing. Bc. Miroslav Beneš,
Ing. Jan English,
doc. Ing. Radovan Soušek,
Ph.D., Ing. Pavel Viskup, Ph.D.**

Abstrakt: Článek se opírá o změny v legislativě a na základě analýzy vývoje v oblasti zajištění železniční dopravy v období po vyhlášení stavu ohrožení státu a válečného stavu upozorňuje na prohlubující se rozpory mezi dokumentací operační přípravy státního území a skutečnými možnostmi. Dlouhodobé, postupné a na sebe nenavazující dílčí zásahy do této oblasti snižují reálné možnosti celého systému. Vrcholem je zrušení mobilizační dodávky na technickou ochranu a obnovu určené železniční sítě, bez přijetí jakýchkoliv opatření. Článek v závěru nabízí možná řešení takto vzniklé situace.

Abstract: The paper solved changes in the legislation and the Analyse of continuance of the railway transport branch after the State of National Emergency announce or the State of War announce The analyse highlights on actual difference between documentation (the Operational Readiness of National Territory) and real options. Long-time and gradual impacts in the entire domain decrease real possibilities of the system. The final step has been cancel of mobilization delivery for protecting and recovery of designated railway network without any measures. The paper offers possible solution of that situation.

Klíčová slova: Změny v legislativě, železniční doprava, stav ohrožení státu, železniční síť.

Key words: Changes in the Legislation, Railway Transport, State of National Emergency, Railway Network.

ÚVOD

Připravovaná aktualizace *Koncepce operační přípravy státního území České republiky* (dále též *Koncepce OPSÚ*) předpokládá i nadále, že na určené železniční síti (dále též UŽS) bude obnova provozuschopnosti realizována, a to v souladu s dopravní politikou, kterou stanovilo ministerstvo dopravy (dále též MD), mimo jiné formou stavebně-technických opatření, podle vnitřních předpisů provozovatele železnice ve dvou následujících etapách:

- a) **krátkodobá obnova** železnic zajišťující v co nejkratší době provoz na stanovených úsecích podle konkrétních podmínek rychlostí 5 až 30 km/hod;
- b) **dočasná obnova** železnic s cílem dosažení stanovené propustné výkonnosti obnovovaných tratí, zejména zvýšením jízdní rychlosti na obnovovaných úsecích zpravidla na 60 km/hod.

K zajištění realizace obnovy železnice se předpokládá, že správce dopravní cesty, tj. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále též SŽDC) bude v součinnosti s provozovatelem železnice a orgány vojenské dopravy udržovat nezbytnou připravenost vlastních¹ a ostatních obnovovacích sil a prostředků² tak, aby obnovovací práce mohly být zahájeny nejpozději 10 dnů od jejich uvedení do stavu pohotovosti.

Ve státních hmotných rezervách (dále též SHR) se bude udržovat a obměňovat obnovovací materiál v rozsahu do 3 % celkové délky tratí určené železniční sítě a do 5 % celkové délky středních a velkých mostů na určené železniční síti a nezbytné množství speciální obnovovací techniky a nářadí pro realizaci technologie krátkodobé a dočasné obnovy.³

Podrobnosti ke způsobu realizace výše zmiňované *Koncepce OPSÚ*, včetně norem pro obnovu železniční sítě, jsou uvedeny v dokumentu *Plán operační přípravy státního území České republiky* (dále též *Plán OPSÚ*) a budou aktualizovány na období 2017 až 2020.

¹ Vlastní kapacity SŽDC jsou kromě plánovacích, průzkumných a organizačních činností schopné zajistit prakticky pouze běžnou údržbu.

² Původně nosné kapacity Zvláštních obnovovacích závodů MD ČR předurčené pro obnovu železničních tratí a mostů byly od roku 2003 postupně redukovány. Jejich schopnost poklesla o 90 %, takže představují pouze podpůrný prostředek.

³ Přesto, že se délka UŽS od roku 1989 prakticky nezměnila, tak objem obnovovacího materiálu ve SHR uvedený v dosud platné *Koncepci OPSÚ* byl k 20. 8. 2015 snížen u železničního svršku o cca 60 %, u mostního a pilířového materiálu se připravuje snížení cca o 50 % a u speciální techniky byl snížen o 40 %.

1. PRÁVNÍ PROSTŘEDÍ

Problematika OPSÚ se vztahuje pouze na řešení vojenských krizových situací, tedy na situaci spojené s vyhlášením stavu ohrožení státu a válečného stavu. Vzhledem k tomu je základní právní prostředí dáno následujícími zákony:

- Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti ČR,
- Zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany,
- Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon),
- Zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy,
- Zákon 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,
- Zákon č. 97/1993 Sb., o působnosti Správy státních hmotných rezerv.

Uvedené zákony v obecné rovině umožňují po vyhlášení příslušných krizových stavů mobilizovat potřebné síly a věcné zdroje k plnění úkolů obnovy rozrušené železniční sítě. Konkrétně úkoly stanoví zákon č. 77/2002 Sb., který ve své původní podobě stanovoval povinnosti v oblasti provozu železniční dopravy pro účely obrany státu takto:

Provozování železniční dopravní cesty pro účely obrany státu

§ 17

(1) Za stavu nebezpečí, stavu ohrožení státu, nouzového stavu nebo válečného stavu je akciová společnost České dráhy povinna zabezpečovat provozování železniční dopravy v souladu s potřebami obrany státu a potřebami systému hospodářských opatření pro krizové stavy.

(2) K zajištění připravenosti státu na stav ohrožení státu a válečný stav je akciová společnost České dráhy povinna zpracovat a předložit ministerstvu (*dopravy*) ke schválení návrh zabezpečení technické ochrany a obnovy železniční dopravní cesty, určené k provozování za stavu ohrožení státu a válečného stavu.

§ 18

(1) Ministerstvo (*dopravy*) po projednání s ministerstvem obrany

- a) schvaluje trasy železniční dopravní cesty, které mohou mít důležitý význam pro plnění úkolů obrany státu (určená železniční síť), a způsob zajištění její technické ochrany a obnovy,
- b) vymezí prostředky a kapacity akciové společnosti České dráhy, které budou nezbytné pro plnění úkolů obrany státu a které nebudou podléhat povinnosti poskytnout věcné prostředky podle zvláštního právního předpisu,
- c) stanoví seznam pracovních činností nezbytných k plnění úkolů obrany státu při zabezpečování provozu, technické ochrany a obnovy na určené železniční síti.

(2) K plnění úkolů obrany státu mohou být akciové společnosti České dráhy uloženy závazky i ve prospěch spojeneckých ozbrojených sil, je-li to třeba ke splnění závazků České republiky z mezinárodních smluv, jimiž je vázána.

(3) Po vyhlášení stavu nebezpečí, nouzového stavu, stavu ohrožení státu nebo válečného stavu mohou být akciové společnosti České dráhy **uloženy úkoly orgánem krizového řízení**, jemuž zvláštní právní předpis určuje tuto působnost; tyto úkoly je akciová společnost **České dráhy povinna bezodkladně splnit**.

Po pěti novelizacích výše uvedeného zákona v období od roku 2002 do roku 2010 jsou konkrétně úkoly ministerstvu dopravy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty stanoveny takto:

§ 25

Provozování železniční dopravní cesty pro účely obrany státu

(1) Za stavu nebezpečí, stavu ohrožení státu, nouzového stavu⁴ nebo válečného stavu je státní organizace Správa železniční dopravní cesty povinná zabezpečovat provozování železniční dopravní cesty v souladu s potřebami obrany státu⁵ a potřebami systému hospodářských opatření pro krizové stavy⁶.

(2) K zajištění připravenosti státu na stav ohrožení státu a válečný stav je státní organizace Správa železniční dopravní cesty povinná zpracovat a předložit ministerstvu (*dopravy*) ke schválení návrh zabezpečení technické ochrany a obnovy železniční dopravní cesty, určené k provozování za stavu ohrožení státu a válečného stavu.

(3) Ministerstvo (*dopravy*) po projednání s ministerstvem obrany

a) schvaluje trasy železniční dopravní cesty, které mohou mít důležitý význam pro plnění úkolů obrany státu (určená železniční síť), a způsob zajištění její technické ochrany a obnovy,

b) stanoví seznam pracovních činností nezbytných k plnění úkolů obrany státu při zabezpečování provozu, technické ochrany a obnovy na určené železniční síti.

Z jednoduchého porovnání znění §§ 17 a 18 zákona č. 77/2002 Sb. z roku 2002 s poslední platnou úpravou z roku 2010 (§ 25) je zcela zřejmé, že podmínky se výrazně změnily. Na první pohled ne zcela zřejmý dopad skutečnosti, že povinnosti přešly z akciové společnosti České dráhy (dále též ČD) na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, spočívá mimo jiné v tom, že problematika provozuschopnosti UŽS již není v rukách jednoho subjektu, ale část provozních opatření spadá do působnosti dopravce. Situaci v tomto ohledu komplikuje i trend spočívající v tom, že přibývá soukromých dopravců a ČD musí, jako národní dopravce při řešení mimořádných událostí (dále též MU), vzít v úvahu i jejich možnosti a zájmy. Velmi významný je fakt, že ze zákona byla vypuštěna možnost orgánu krizového řízení, kterým je MD, **ukládat úkoly, které by byla SŽDC povinná bezodkladně splnit**. Naopak beze změny zůstává povinnost ministerstva dopravy stanovit seznam pracovních činností nezbytných k plnění úkolů obrany státu při zabezpečování provozu, technické ochrany a obnovy na určené železniční síti, který však je nutno chápat tak, že úkoly je třeba stanovit nejen SŽDC, ale i ČD.

V připravovaném Plánu OPSÚ se uvádí, že ministerstvo obrany (dále též MO) v součinnosti s MD provede revizi legislativních i nelegislativních opatření stanovujících povinnosti státních i soukromých subjektů podílejících se na řízení, organizování a samotném provozu na určené dopravní síti a podle potřeby navrhne jejich úpravu.

⁴ Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky, ve znění ústavního zákona č. 300/2000 Sb.

⁵ Například zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, a zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon).]

⁶ Zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů.

S tímto úkolem je v příkrém rozporu fakt, že bez jakýchkoliv legislativních či nelegislativních opatření byla 8. 12. 2015 ze strany ministerstva obrany vypovězena k 31. 12. 2016 smlouva o mobilizační dodávce na technickou ochranu a obnovu železnice (dále též TOOŽ) uzavřená mezi MO a SŽDC. Zarážející je, že k vypovězení smlouvy došlo v situaci, kdy zejména na ministerstvu dopravy, ale ani na ministerstvu obrany a u Správy státních hmotných rezerv (dále též SSHR) není zřejmé jak dále postupovat. Existuje pouze nejasná představa spočívající v tom, že dosavadní systém vázaný na mobilizační dodávku bude možno bez jakýchkoliv opatření převést do režimu nezbytné dodávky.

Tvůrci tohoto nápadu se patrně chybně inspirovali projektem vědy a výzkumu realizovaným v letech 2008–2009 v působnosti MD pod číslem 1F84C/003/030, s názvem *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*, který však sledoval zcela jiný cíl.

Smyslem projektu bylo navržení nového univerzálního systému, který by umožňoval přenést těžiště odpovědnosti za provádění obnovovacích prací spočívající v nasazení vlastních obnovovacích kapacit SŽDC a Zvláštních obnovovacích závodů MD ČR, aktivovaných s využitím záloh vycvičených železničním vojskem, na stavební podnikatelské subjekty. Původní systém byl připraven pouze pro vojenské krizové stavy. Tato jeho omezená využitelnost spolu s vyčerpaností systému danou nedostatkem vycvičených záloh po zrušení železničního vojska v roce 1993 a výrazným poklesem vlastních stavebních kapacit SŽDC měla být, při zachování mobilizační dodávky umožňující prioritní nasazení ve prospěch ozbrojených sil, rozšířena i pro řešení nevojenských krizových situací. Uvedený záměr řešitelé projektu komplexně vyřešili a zároveň prokázali, že po roce 2017 nebude původní systém funkční. Nový systém je i za výše uvedených změn v zákonu č. 77/2002 Sb. realizovatelný při všech krizových situacích.

2. POŽADAVKY SYSTÉMU OPSÚ V OBLASTI ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY A ODPOVĚDNOST ZA JEJICH REALIZACI

Požadavky na železniční dopravu se v zásadě člení do dvou skupin:

- stanovení parametrů a výběr UŽS,
- zabezpečení přeprav po rozrušení UŽS.

Výběr a parametry UŽS, která je součástí určené dopravní sítě, jsou dány potřebou zabezpečit podmínky pro přesuny a přepravu ozbrojených sil České republiky, spojenec-kých ozbrojených sil a ostatních (civilních) subjektů po/přes území ČR za stavu ohrožení státu a válečného stavu. Parametry jsou dány:

- délkou, hmotností a nápravovým tlakem vlaků,
- propustnou výkonností, průjezdným profilem a přechodností tratě,
- počtem seřaďovacích stanic a počtem a kapacitou stanic pro nakládku nebo vykládku,

Stanovení konkrétních hodnot těchto parametrů je plně v gesci MO. Je třeba si uvědomit, že i při probíhající modernizaci tratí a z evropského hlediska nadprůměrné hustotě

železniční síť ČR, uvedené parametry limitují počet tratí vhodných pro zařazení do UŽS. Páteřními tratěmi UŽS jsou vybrané úseky tratí koridorových, doplněné o tratě odklonové a přípoje. Odpovědnost za výběr tratí je pak plně v kompetenci MD, s tím, že MO určuje počet hlavních tratí na jednotlivých směrech (východ–západ a sever–jih) a specifikuje místa posádek, výcvikových prostorů a skladových základen, které je nutné připojit na hlavní tratě UŽS. Skutečný průběh tratí je plně v kompetenci SŽDC.

3. ZABEZPEČENÍ PŘEPRAV PO ROZRUŠENÍ UŽS

Odpovědnost za provozuschopnost železniční sítě v jakékoliv situaci má MD. K zabezpečení provozování železniční dopravní cesty po rozrušení UŽS je, ve smyslu zákona č. 77/2002 Sb., předurčena SŽDC. Pod pojmem zabezpečení provozování železniční dopravní cesty je třeba chápat zabezpečení sjízdnosti (funkčnost železničního svršku, spodku, staveb železničního spodku, trakčního vedení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení) a řízení provozu na stanovených železničních tratích. To však neznamená, že povinností SŽDC je zajišťovat potřebné množství železničních vagónů příslušných řad a trakčních vozidel, zejména nezávislé trakce, což je plně v kompetenci ČD. Je tedy zřejmé, že výraz „zabezpečení přeprav po rozrušení UŽS“ v sobě skrývá dvě činnosti, které spadají do kompetence dvou subjektů, z nichž jeden je státní organizací (SŽDC) a druhý akciovou společností (ČD). Jde o zřejmě přenášení termínu z předešlých let (2001), který odpovídal jednotnému řízení železniční dopravy jedním subjektem. Z uvedeného vyplývá, že přesnější by bylo členit požadavky systému OPSÚ do tří skupin:

- stanovení parametrů a výběr UŽS,
- zabezpečení provozuschopnosti UŽS po jejím rozrušení,
- zabezpečení přeprav po rozrušení UŽS.

4. SOUČASNÝ STAV ŘEŠENÍ VOJENSKÝCH KRIZOVÝCH STAVŮ NA ŽELEZNICI

V současně rušeném systému, využívajícím postupy spojené s mobilizační dodávkou, byla zajištěna trvalá součinnost a spolupráce mezi SŽDC a orgány vojenské dopravy. Smluvní vztahy, podporované v systému hospodářských opatření pro krizové stavy finančním krytím na zajištění požadavku na přípravu, umožňovaly i operativní řešení vynucené vnějšími okolnostmi (např. rekonstrukce tratí, rušení tratí, reorganizace AČR spojená s redislokací útvarů a zařízení).

Jediným dokumentem, který na základě potřeb MO stanoví požadavek na rychlost obnovy rozrušené UŽS, respektive na zabezpečení vojenských přeprav je Plán OPSÚ. Toto je klíčová vazba na mobilizační dodávku. Její zrušení a nahrazení nezbytnou dodávkou prakticky vylučuje z obnovy provozuschopnosti možnost uplatňovat kritérium času, které

je pro ozbrojené síly v době konfliktu rozhodující. Obnova rozrušené železniční sítě bude za všech krizových situací i nadále zajištěna, ale nikdo nebude garantovat za jak dlouho a dokonce ani za jakou cenu. To co se ušetří na zrušení prostředků vynakládaných pro úkoly plněné v míru zvláštní činností, jejichž proplácení bylo realizováno cestou SSHR, se při každé krizové situaci mnohonásobně prodraží.

Přístup SŽDC k splnění tohoto požadavku je dán ze zákona povinností zpracovat a předložit na MD ke schválení návrh zabezpečení technické ochrany a obnovy železnice. Struktura a obsah návrhu zabezpečení není ničím stanovena.

Dosavadní praxe je taková, že SŽDC předkládá na MD ke schválení *Plán technické ochrany a obnovy železnice*. K jeho zpracování využívá následující interní předpisy:

- Předpis pro technickou ochranu a obnovu železnic za branné pohotovosti státu (SŽDC Ob 4 ze dne 4. 12. 1997), který již v mnoha směrech není v souladu s reálnou situací.
- Předpis pro organizaci a činnost obnovovacích jednotek za krizových stavů (SŽDC Ob 5 ze dne 23. 1. 2007).
- Předpis zásady pro obnovu rozrušené železniční sítě za válečného stavu (SŽDC Ob 3 ze dne 15. 4. 2002) jehož novelizace je v současné době připravena ke schválení po ukončení převodu nádražních budov od ČD na SŽDC.

V *Plánu technické ochrany a obnovy železnice* jsou komplexně řešeny otázky zajištění vlastních i smluvně zajištěných sil a prostředků a způsob jejich nasazení. Pokud však za nově vzniklých podmínek nevydá MD závazný předpis pro tuto činnost, který bude platný jak pro SŽDC, tak pro ČD, případně i pro příslušné subdodavatele nezbytné dodávky, není po zrušení mobilizační dodávky důvod z úrovně SŽDC uvedené předpisy znovu vydávat (aktualizovat). V tom případě nenávratně zmizí know-how obsažené v uvedených předpisech, které se vytvářelo desítky let a jehož původní nositelé jsou většinou již mimo aktivní službu.

Při postupném převodu dopravní cesty na SŽDC byly ČD z tohoto procesu vyloučeny (mobilizační dodávka zcela přešla na SŽDC a ČD, respektive její jednotlivé dceřiné společnosti se staly „pouhými“ subdodavateli). Z uvedeného důvodu se otázky zabezpečení přeprav, které spadají do působnosti dopravců (tedy zejména ČD jako národního dopravce) v součinnosti s orgány vojenské dopravy dostaly, z hlediska materiálního zajištění, na okraj pozornosti Plánu technické ochrany a obnovy železnice.

Ne zcela pochopitelnou snahou SŽDC je vyloučit z *Plánu OPSÚ* problematiku provozních opatření, jejichž cílem by mělo být snížení dopadů narušení ÚŽS na probíhající a plánované vojenské přepravy. Promyšlená realizace opatření zaměřená k:

- okamžitému organizování náhradního provozu na nezničených tratích i mimo ÚŽS bez ohledu na požadované parametry;
- úpravě grafikonů dopravy s využitím maximálních úlev, které neohrožují bezpečnost dopravy;
- dělení vlaků, zajišťování posunu, tvorbě vlaků bez překročení ložné míry;
- překládce limitujících nákladů s překročenou ložnou mírou na silniční prostředky,

vytváří rozhodující časový prostor pro provedení vlastních obnovovacích prací spočívajících v realizaci stavebně-technických opatření, která jsou časově nejnáročnější. Pravdou však je, že tato opatření spadají i do působnosti ČD, což jejich realizaci nejen teoreticky, ale i prakticky komplikuje.

Vlastní obnova zničených úseků tratí a mostů je plánována z rozhodující části na základě smluvních vztahů mezi SŽDC a centrálními dodavateli stavebních prací a na regio-

nální úrovni smluvním vztahem mezi oblastními ředitelstvími SŽDC a dalšími stavebními podnikatelskými subjekty. Tento systém je podporován činností Stavební obnovy železnic a.s.,⁷ která zajišťuje přípravnou a podkladovou dokumentaci pro regionální stavební podnikatelské subjekty, zajišťuje přípravu na zproštění jejich kmenových zaměstnanců, zpracovává zjednodušenou projektovou dokumentaci pro obnovu mostů s důrazem na náhradní železniční přemostění a rozvíjí, ve vazbě na běžné moderní stavební technologické postupy, technologické postupy použitelné pro řešení v krizových situacích. V souvislosti s tím předkládá, cestou MD, návrhy na obměnu, záměnu a pořízení materiálu a techniky pohotovostních zásob v působnosti SSHR. Nadále je připravena aktivovat snížený počet Zvláštních obnovovacích závodů MD ČR, jako posilové prostředky pro stavební podnikatelské subjekty, které budou obnovovací práce realizovat.

Plánování, organizační, materiální a technická příprava na řešení vojenských krizových situací na železnici je trvalý proces vyžadující hluboké odborné znalosti a nelze ji vykonávat bez kvalifikovaného řízení ze strany orgánu krizového řízení, kterým je MD. Bohužel výše zmíněná nejasněná představa a pasivní postoj MD k dalšímu vývoji v této oblasti, spolu s výrazným personálním oslabením oddělení krizového řízení, není zárukou nezbytného a pokud možno rychlého obratu k lepšímu. Přitom je třeba připomenout, že současné vlastní možnosti SŽDC obnovit rozrušenou železniční síť jsou výrazně omezené a bez smluvního zajištění se stavebními podnikatelskými subjekty jsou prakticky nerealizovatelné. Pokud vše, co bylo doposud zajišťováno na základě mobilizační dodávky zvláštní činností, bude přesunuto na stavební podnikatelské subjekty, tak si je třeba uvědomit, že tato činnost zcela nepochybně přesahuje rámec jejich podnikatelských záměrů. Z uvedeného důvodu ji bude nutno finančně kompenzovat. Pokud vezmeme do úvahy fakt, že na přípravě se doposud bezúplatně podílelo osm centrálně zajištěných podnikatelských subjektů a třináct subjektů na regionální úrovni, pak předpokládané náklady s tím spojené budou minimálně na stávající úrovni. Navíc jak již bylo výše uvedeno prosazení časových limitů uvedených v Plánu OPSÚ, které jsou z hlediska potřeb ozbrojených sil rozhodující, nebude za těchto podmínek garantováno.

5. PERSPEKTIVY

Význam přípravy na řešení krizových situací v železniční dopravě je silně podceňován. Dlouhodobými nekoncepčními a necitlivými zásahy do systému, včetně podfinancování, na kterých se v průběhu uplynulých let podílela nejen ministerstva dopravy, obrany, ale zejména SSHR, je ovlivňována jeho akceschopnost. V neúplném výčtu se jednalo zejména o zrušení jakýchkoliv vazeb na obnovu železničních tratí ze strany rezortu obrany, převod mobilizačních rezerv do kategorie pohotovostních zásob, rušení materiálu,

⁷ Nástupnická organizace zrušeného Železničního vojska, jejíž privatizace byla, na základě Usnesení vlády ČR č. 527 ze dne 27. srpna 1997, podmíněna povinností udržovat a zajišťovat obnovovací schopnosti a kapacity pro technickou ochranu a obnovu železnice.

techniky místo průběžné realizace obměn a záměn, celkové snižování zásob ve SHR, opomíjení vývoje nových provizorních železničních mostních a pilířových konstrukcí a v neposlední řadě o narušení systému přípravy odborníků na tuto oblast.

Přes výše uvedené problémy není situace, ani po vypovězení mobilizační dodávky na technickou ochranu a obnovu železnice, beznadějná. Podstata systému, který nám zahraniční odborníci upřímně závidí, není doposud zlikvidována. Letitých zkušeností lze využít a vrátit se v této oblasti ke špičce, kam jsme vždy právem patřili. S ohledem na to, že při detailním řešení se problematika zabývá utajovanými skutečnostmi, jeví se jako optimální přihlásit se k ambici řešení obnovy rozrušené železniční sítě silami a prostředky AČR. V tomto případě by možným a logickým řešením bylo, tak jako v Československu za první republiky a jak je to řešeno i u jiných armád (Švédsko, Švýcarsko, Rakousko, Itálie), zavést tyto kompetence do působnosti ženijního vojska. Konkrétně by fázi plánování obnovy řešil příslušný odbor GŠ AČR ve spolupráci s orgány vojenské dopravy, Rozvojem nových technologií a vývojem nových mostních konstrukcí by se zabývala ženijní katedra na Univerzitě obrany Brno a fázi realizace obnovy by zajišťovala speciální železniční jednotka (mostní rota) v rámci ženijního pluku. Neoddiskutovatelným přínosem tohoto řešení by byla také možnost využít železniční mostní rotu pro řešení nevojenských krizových situací na železnici, obdobným způsobem tak jak se dnes využívají ženijní jednotky při obnově silničních mostů.

Pochopitelně jako nadstavba by i nadále musely být podle požadavků MD cestou SŽDC, případně jiné smluvně zavázané servisní organizace, připravovány a zajištěny další (civilní) síly a prostředky. V neposlední řadě by vybrané subjekty hospodářské mobilizace ochraňovaly materiál a techniku uloženou ve SHR pro obnovu železniční sítě s důrazem na mostní a pilířové konstrukce a zabývaly se zajištěním nezbytného vozového parku pro řešení přeprav.

ZÁVĚR

Naznačené řešení je třeba chápat jako jedno z možných řešení, které lze nejen rozpracovávat, ale i vhodně modifikovat. Do realizace by se však měli zapojit skuteční odborníci na operační přípravu státu a železniční dopravu, včetně civilních. Přenechávat iniciativu na Odboru zabezpečení krizových stavů sekce podpory MO a na SSHR je možná krátkodobě ekonomicky výhodné, ale rozhodně to není perspektivní. Jen pro ilustraci lze uvést, že ani po vyhlášení válečného stavu není reálné, bez předchozí přípravy (smluvně a tedy i finančně ošetřené), zajistit u soukromoprávních subjektů mimořádnou dodávku železničního svršku a železničních mostních a pilířových konstrukcí dříve než za 18 měsíců. Každé zkrácení této lhůty představuje vyřazení smluvních dodávek a s tím spojenou úhradu penále v nezanedbatelné výši. Také zajištění zvýšeného počtu speciálních železničních vozů a železničních tažných vozidel nezávislé trakce (nad rámec daný ekonomickými zájmy ČD) je prakticky nerealizovatelné. Představa, že bude možné vyřešit nedostatek obou komodit v situaci zvýšeného zájmu o tyto prostředky formou nákupů ze zahraničí, je i bez ohledu na nutnost bezpečného zařazení do provozu (vozový park) a zvládnutí technologie stavby (mostní a pilířové konstrukce) pouhou byrokratickou výmluvou.

Také je možné nedělat nic a pokračovat v rozkladu systému. Lze se spokojit i s tím, že válka nebude a pokud ano, tak se všechny přesuny a přepravy budou realizovat po pozemních komunikacích. V tom případě je však nutno příslušné pasáže z *Koncepce a Plánu OPSÚ* vypustit a také provést změny ve stávajících zákonech.

Bohužel je v této fázi nutné konstatovat, že čas není na naší straně a jako obvykle jsme se dostali do složité situace. Starý systém je rušen a přes důrazné varování všech hlavních aktérů, kterými jsou ministerstva dopravy, obrany a SSHR, není nový systém promyšlen. Nejjednodušší je proto **odvolat vypovězení smlouvy na mobilizační dodávku pro technickou ochranu a obnovu určené železniční sítě** a vše řádně promyslet.

Pokud se podaří soustředěným úsilím všech zainteresovaných složek a předních odborníků z vysokých škol a vědeckých institucí najít lepší způsob, pak jej počínaje plánovacím obdobím od roku 2019 zavést. V opačném případě pokračovat ve vylepšování stávajícího systému (před vypovězením mobilizační dodávky), nebo systém technické ochrany a obnovy železnic zcela zrušit. Následným krokem ovšem musí být přijetí plné politické i odborné zodpovědnosti. V žádném případě však není možné žít z podstaty, nic nedělat, vykazovat finanční úspory a tvářit se, že vše je plně funkční.

DALŠÍ DOPORUČENÉ ZDROJE

- [1] Zákon 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, ve znění platném k 5. 2. 2002.
- [2] Zákon 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, v platném znění.
- [3] ČD O 3 *Zásady pro obnovu rozrušené železniční sítě za válečného stavu*, dne 15. 4. 2002, č. j. 55023/2002-Ú30.
- [4] ČD O 4 *Předpis pro technickou ochranu a obnovu železnic za branné pohotovosti státu*, dne 4. 12. 1997, č. j. 60 833/97 – O30.
- [5] ČD O 5 *Předpis pro organizaci a činnost obnovovacích jednotek ČD za krizových stavů*, dne 23. 1. 2007, č. j. 61 537/2006 – O30.
- [6] SOUŠEK, Radovan – VISKUP, Pavel a kolektiv. *Nový systém obnovy železniční infrastruktury za krizových stavů*. 1. vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2011. ISBN 978-80-86530-75-8.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

AČR	Armáda České republiky
ČD	České dráhy, akciová společnost
ČR	Česká republika
GŠ	Generální štáb
MD	Ministerstvo dopravy
MO	Ministerstvo obrany
OPSÚ	Operační příprava státního území
SHR	Státní hmotné rezervy
SSHR	Správa státních hmotných rezerv
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TOOŽ	Technické ochrana a obnova železnice
UŽS	Určená železniční síť

Autoři:

Ing. Bc. Miroslav Beneš (pplk. v. z.), narozen 1964 v Havlíčkově Brodě. Po absolvování Vojenské fakulty Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině působil na mostní rotě při přípravě a realizaci staveb v oblasti železničního a mostního stavitelství. Po zrušení železničního vojska sloužil jako náčelník štábu praporu zabezpečení 4. brigády rychlého nasazení v Havlíčkově Brodě. Svou vojenskou kariéru završil na GŠ AČR, kde se aktivně podílel na plánování, koordinaci výstavby a rozvoje sil a dosahování operačních schopností AČR. V roce 2014 ukončil dálkové studium bakalářského studijního programu v oboru Právo v podnikání. V současné době je zaměstnancem ředitelství akciové společnosti Stavební obnova železnic a.s., kde se podílí na zajišťování výcviku krizových manažerů ve stavbě zatímních železničních mostů.

Ing. Jan English (plk. v. v.), narozen 1947 v Pardubicích. Po ukončení vysokoškolského vzdělání na Vojenské fakultě VŠD v Žilině v roce 1977 byl zařazen u železničního vojska na různých velitelských a štábních funkcích, naposledy na Velitelství železničního vojska na funkci náčelníka štábu. Po zrušení železničního vojska byl zařazen na Operační odbor GŠ AČR jako zástupce náčelníka oddělení operační přípravy státního území. Po dosažení důchodového věku je zaměstnán u Stavební obnovy železnic a.s. Publikoval ve Sborníku železničního vojska, ve Vojenských rozhledech a v časopise Doprava. Od roku 2003 externě přednáší na Univerzitě Pardubice. Je spoluautorem řady publikací zaměřených na řešení krizových situací na železnici a jako spoluřešitel se od roku 2008 aktivně podílel na řešení čtyř projektů vědy a výzkumu z této oblasti.

Doc. Ing. Radovan Soušek Ph.D., narozen 1973 v Kroměříži. Jedocentem v oboru Vojenská doprava a vojenské stavby. Přednáší problematiku krizového řízení a krizového managementu z pohledu státu a dopravy na ČVUT v Praze

a Univerzitě Pardubice. Působil nebo působí na dalších i vojenských univerzitách. Je autorem více než stovky textů v časopisech, na mezinárodních konferencích a monografiích převážně z oblasti krizového řízení a dopravy. Je také úspěšným řešitelem a spoluřešitelem desítek výzkumných úloh. Z jeho bohaté publikační činnosti na tomto místě stojí za zmínku monografie Dějiny Československého železničního vojska a Nový systém obnovy železniční infrastruktury za krizových stavů.

Ing. Pavel Viskup Ph.D., narozen 1982 v Hodoníně. V roce 2007 absolvoval vysokoškolské studium na Dopravní fakultě Jana Pernera v Pardubicích. Od roku 2007 je zaměstnancem akciové společnosti Stavební obnova železnic a.s., v současné době na funkci vedoucího střediska Sázava. Podílí se na praktickém výcviku krizových manažerů ve stavbě zatímních železničních mostů. V roce 2016 ukončil doktorské studium obhajobou dizertační práce na téma Zabezpečení technické ochrany a obnovy železniční sítě v krizových situacích civilními stavebními organizacemi. Publikoval ve Vojenských rozhledech a v časopise Doprava. Je spoluautorem publikace Nový systém obnovy železniční infrastruktury za krizových stavů. V rámci systému hospodářských opatření pro krizové stavy přednáší problematiku zabezpečení obnovy železničních tratí.