

SYSTÉM OBRANY STÁTU A ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

V souladu s doktrinárními otázkami, které nespecifikují žádného konkrétního nepřítele, výrazně vystupuje v systému obrany státu do popředí **význam dopravních cest.**

Žádný zámysl k obraně nelze zabezpečit bez přesunů sil a prostředků, jejich soustředování v určených prostorech, a naopak odsunů všeho, co v těchto prostorech ztěžuje efektivní obranu.

V podmínkách České republiky jsou z tohoto pohledu rozhodující silniční a železniční doprava. Na vzdálenost přes 150 (200) km možnosti silniční dopravy (kapacita, rychlost) v porovnání se železniční dopravou klesají. Proto je i v nových podmínkách nutno z hlediska obranyschopnosti státu věnovat železnici mimořádnou pozornost.

Z operačního hlediska musí být zřejmé, které železniční tratě mají pro armádu význam (určená železniční síť) a které jsou nezbytné pro chod hospodářství a život obyvatelstva i za branné pohotovosti státu (vybraná železniční síť).

Na těchto tratích je třeba systematicky realizovat opatření operační přípravy státního území, železniční tratě a objekty zodolňovat a udržovat jejich parametry v požadované kvalitě.

K uskutečnění těchto opatření je optimální a zároveň ekonomicky velmi výhodné využívat možnosti železničního vojska při provádění odborného výcviku.

Hlavním problémem však zůstává na jedné straně snadná zranitelnost železničních objektů a na straně druhé obtížnost jejich obnovy.

Obranu klíčových železničních objektů (například mimotřídní mosty přes Labe a Vltavu) je nutno zabezpečit silami Armády České republiky. Ostatní objekty je schopno v součinnosti s železniční policií převzít k ostraze železniční vojsko v rámci technické ochrany železnic.

Při tvorbě koncepce Armády České republiky je třeba se zamyslet nad tím, zda armáda z uvedených důvodů potřebuje železniční vojsko. Objektivní odpověď je, že potřebuje především funkční železnici.

Zajistit tuto úlohu v míru je sice možné cestou civilních stavebních organizací státních nebo soukromých. Ve válečné situaci, kdy budou železnice záměrně nebo mimovolně ničeny, však kapacity civilních stavebních organizací a operativnost jejich použití v žádném případě nemohou provozuschopnost železniční sítě zabezpečit. Tyto organizace také nemají schopnost využít speciální obnovovací materiál, uložený ve státních mobilizačních rezervách.

Využití existence železničního vojska v jeho současné podobě i v koncepci nové Armády České republiky, včetně jeho dvojí podřízenosti, je dáno mimo jiné i výraznými ekonomickými důvody. Udržovat (financovat) civilní organizace v rozsahu předpokládaného použití pro obnovu rozrušené železniční sítě je podstatně nákladnější než systematicky připravovat odborníky pro tuto činnost formou výcviku vojáků základní služby, ale i přípravou vybraných pracovníků resortu dopravy, které je možné v případě potřeby zmobilizovat. V tomto smyslu lze považovat za součást železničního vojska i zvláštní obnovovací útvary ministerstva dopra-

vy České republiky, které jsou připravovány železničním vojskem a povolávány s využitím systému pro povolání rozvinutých ozbrojených sil.

Opodstatněnost železničního vojska i v mírové organizační struktuře Armády české republiky je dána mimo jiné i operativností jeho nasazení, například k ostraze železničních objektů (viz válku v Perském zálivu), asistencí při přepravě cizích vojsk po železnici přes Českou republiku (akce TRANZIT) a v neposlední řadě i možností jeho použití v zamořených prostorech při haváriích průmyslových zařízení. Tato opodstatněnost je dána způsobilostí pro činnost na železnici a vychází z principu odborné podřízenosti ministru dopravy a provádění odborného výcviku na provozovacích tratích.

Železniční vojsko České republiky je svojí připraveností, organizační strukturou, vycvičeností, technickými a technologickými možnostmi jedinou organizací schopnou v současnosti i v perspektivě, po další transformaci, zabezpečit úkoly kladené na železniční dopravu za mimořádných opatření.