

MOŽNOSTI REZORTU V SYSTÉMU OBRANY STÁTU

§ 3 zákona č. 40/1961 Sb. ukládá zastupitelským sborům, ostatním orgánům státu, hospodářským, společenským a jiným organizacím činit všechna opatření potřebná k zabezpečení nejvyšší obranyschopnosti země. Z tohoto ustanovení vyplývá i povinnost jak pro ministerstvo dopravy, tak i pro všechny orgány a organizace rezortu dopravy zabezpečovat všechny potřebné úkoly na úseku obrany státu.

Každý stát, chce-li mít dobře fungující a prosperující hospodářství jak v době míru, tak za všech krizových situací včetně branné pohotovosti, klade velký význam dopravnímu zabezpečení. K tomu, aby celý rezort dopravy mohl plnit úkoly

dopravního zabezpečení hospodářství a současně úkoly při operačních přesunech vojsk, jejich zásobování a vlastní bojové činnosti, musí být každý druh dopravy (železniční, silniční, vodní a letecká) provozuschopný za každé situace.

1. Železniční doprava

V systému obrany státu a konkrétně v železniční dopravě sehraává významnou roli ochrana důležitých objektů, rozhodujících pro zabezpečení železničního provozu. Jedná se především o střežení vybraných železničních mostů, tunelů a velkých železničních uzlů, tedy o objekty, které jsou snadno zranitelné a jejich obnova je náročná jak časově, tak finančně. Na plnění těchto úkolů se významnou měrou podílí železniční policie a Železniční vojsko, které při střežení spolupracuje a může současně i v případě nutnosti rychle zahájit opravy. Železniční policie je předurčena k zamezení paniky na železnici a k usměrňování pořádku v krizových situacích. Ke zvládnutí těchto stavů musí být učiněna minimální opatření i v době míru, tzn. např. přesné vymezení objektů, optimalizace rozmístění železniční policie a Železničního vojska, vzájemná informovanost atd.

Při narušení železniční infrastruktury je nutné zabezpečit její urychlenou obnovu, při které sehraává železniční vojsko nezastupitelnou úlohu. Jeho nezastupitelnost spočívá v možnosti téměř okamžitého nasazení současných počtů zařazených vojáků a v případě branné pohotovosti povolání záloh, a tím znásobení počtů nasazených vojáků na obnovovací práce na železniční infrastruktuře.

Pro zabezpečení přepravních požadavků v krizových situacích je nutné zajistit bezchybnou organizaci provozu na železnici, která svojí kapacitou a možností velkých objemů přeprav sehraává významnou roli nejen při zásobování vojsk a při potřebě evakuace obyvatelstva z ohrožených míst při živelných pohromách a velkých průmyslových haváriích (např. havárie jaderné elektrárny), ale především při zabezpečování chodu NH a při zásobování obyvatelstva. Pro nezbytnou organizaci provozu na železnici v době krizových situací napomáhá orgánům dráhy Železniční vojsko svými jednotkami.

Další, ne nevýznamný úkol, který plní železniční doprava v rámci obrany státu, je výstavba zdravotních vlaků, stavěných podle požadavků armády.

2. Silniční doprava

Úkoly silniční dopravy lze rozdělit do několika oblastí:

- zabezpečení přepravních potřeb v době krizových situací
- zabezpečení přepravních potřeb za branné pohotovosti státu
- zabezpečení obnovy a údržby infrastruktury.

V době krizových stavů národního hospodářství je nutné určitým způsobem omezit spotřebu nerostných surovin, a z hlediska dopravy hlavně tekutých paliv. Lze toho dosáhnout buď radikálním zvýšením ceny, nebo regulací ze strany státu, tj. zavedením buď výdejních poukázek pro všechny držitele dopravních prostředků, a to v nízkém množství, nebo povoláním provozu pouze pro určité držitele vozidel, a tedy omezení práva ostatních držitelů dopravních prostředků. Zákonnou úpravu takového zásahu bude ministerstvo dopravy iniciovat.

Vzhledem k tomu, že i nadále bude část dopravních prostředků v době BPS odváděna do počtů Armády ČR, bude nutné zajišťovat ty přepravní úkoly, které

dosud tato vozidla vykonávala. Orgánům státní správy na úrovni okresů umožňuje § 11 zákona č. 68/79 Sb., o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství, ukládat v mimořádných případech úkoly přepravy. K tomu, aby tato orgány mohly využít tohoto práva, bude nutné v každém případě vést přehled o počtech vozidel podle jednotlivých okresů, který by zajišťoval přehled o počtech, tonáži a ložném prostoru nákladních vozidel a o počtu a obsaditelnosti autobusů na daném teritoriu. Pro tato vozidla budou rozpočítávány požadavky k provedení přepravy od subjektů hospodářské mobilizace daného teritoria. Na tyto přepravné úkoly budou přidělovány pohonné hmoty.

Pro optimální využití dopravních prostředků, které budou po odebrání vozidel do AČR k dispozici, je nutné znát přesně potřeby od všech objednavatelů přepravy, tj. subjektů hospodářské mobilizace, orgánů civilní obrany i požadavky armády na provedení přepravy.

K zajišťování obnovy a údržby pozemních komunikací nebude nadále nutné vytvářet speciální jednotky, bývalé údržbové a obnovovací roty. Pro údržbu silnic jsou vytvořeny speciální příspěvkové organizace, tj. Správy a údržby silnic ve všech okresech ČR. Obnovu silničního fondu, včetně výstavby objektů, lze zabezpečit smluvně s jednotlivými stavebními organizacemi. V každém kraji ČR je zřízena rozpočtová organizace Silniční investorský útvar, která zabezpečuje investiční činnost na silniční síti v rámci obhospodařování území. Jejich náplní proto může být investiční činnost i v krizových situacích. Pro jejich orientaci a přípravu činnosti v krizových situacích bude nutné stanovit předpokládaný rozsah ničení na silniční síti v jednotlivých variantách krizových situací. Pokud bude mít Armáda ČR speciální požadavek na výstavbu silničních objektů pouze pro svoje účely, může si jejich výstavbou smluvně zabezpečit rovněž s některou stavební organizací.

3. Civilní letecká doprava

Z hlediska dopravního zabezpečení státu a objemů přepravy se v rámci letecké dopravy jedná pouze o doplňkovou formu dopravy. V následné době bude nutné stanovit, zda v době branné pohotovosti bude Armáda ČR přebírat veškerou kontrolu nad civilním letectvím, nebo zda bude legislativně upraven provoz letecké dopravy v krizových situacích a v době branné pohotovosti.

4. Vodní doprava

V oblasti vnitrozemské plavby nedochází přechodem státu do branné pohotovosti k podstatným změnám ve struktuře činnosti. proto není nutné připravovat velké strukturální a věcné změny.

Mimořádná opatření nejsou určena pouze pro období války, ale i k řešení krizových situací, jako jsou živelné pohromy, ekologické katastrofy a průmyslové havárie. K jejich úspěšné realizaci je zapotřebí jasně stanovit konkrétní požadavky pro jednotlivé duhy dopravy, hlavně pro dopravu železniční a automobilní.