

## Problematika technické ochrany železnice jako nedílné součásti operační přípravy státního území a její perspektivy

### Motto:

„Bez dokonale zajištěné dopravy nelze úspěšně provést žádnou operaci.“

*Cílem autorů tohoto článku, v návaznosti na jednu ze součástí zpracovaného Plánu operační přípravy státního území, který se zabývá problematikou železniční dopravní infrastruktury, je poukázat na současné problémy spojené s tvorbou Plánu technické ochrany železnice. Tento plán je jedním ze základních dokumentů pro uvedenou oblast. Jeho praktické zpracovávání je spojeno se získáváním nových zkušeností, z nichž vyplývají náměty pro postup v dalším období, které chceme čtenářům prezentovat.*

### Úvod

Historické zkušenosti ukazují, že význam dopravy pro rozmach vojenských operací je mimořádně důležitý. Z komplexního pohledu na dopravu vyplývá, že v popředí zájmu odpovědných vojenských odborníků by měly být nejen dopravní a manipulační prostředky, ale také dopravní infrastruktura.

S mimořádným rozvojem motorizace a mechanizace armád a zvýšením parametrů dopravních prostředků (rychlost, nosnost) se prohloubilo podceňování významu železniční dopravy především pro její zranitelnost a i pro organizační náročnost spojenou s jejím využitím spočívající v nutnosti plánovat přesuny do míst nakládky a následně z míst vykládky do prostoru nasazení. S přihlédnutím ke geografické poloze České republiky v Evropě a v kontextu nových bezpečnostních rizik může úloha státu a ozbrojených sil ČR spočívat v účasti na jednom z možných konfliktů (na křídle NATO) zcela zřejmě v roli tranzitní země. To znamená, že při této vcelku pravděpodobné variantě by se přes naše území realizovalo, s využitím všech druhů dopravy, velké množství přesunů spojeneckých sil a prostředků. A právě při přesunech na velké vzdálenosti (400–2000 km) výrazně vzrůstá význam železniční dopravy, zejména pro její rychlost, kapacitu (jeden vlak 1200 t až 1800 t), nenáročnost z hlediska spotřeby PHM, uchování sil řidičů, osádek a způsobilosti techniky. Také transporty (převozy), zejména PHM, munice a stavební ubytovacího materiálu, po železnici jsou ve srovnání s leteckou a silniční dopravou efektivnější.

Strategický význam železniční dopravy pro zajišťování obrany České republiky v rámci Aliance nelze v žádném případě, ani v současných podmínkách, ignorovat.

### Vztahy a odpovědnost

Odpovědnost za provozuschopnost železniční sítě za všech situací, to znamená i za **stavu ohrožení státu (SOS)** a **válečného stavu (VS)**, spočívá na Ministerstvu dopravy ČR, za které je odpovědný ministr dopravy.

Lze tvrdit, že udržet provozuschopnost železniční sítě České republiky, jejíž hustota patří k největší v Evropě, není neřešitelným problémem. Problematičtější se stává v okamžiku, kdy jsou zadány omezující parametry pro propustnou výkonnost, délku a hmotnost vlaků a průchodnost přeprav v obrysech. Pro krizové stavy výše uvedené parametry nestanovuje Ministerstvo dopravy ČR (MD ČR) ani akciová společnost České dráhy (ČD, a.s.), ale jsou přejímány z příslušné směrnice NATO, tedy jednoznačně vycházejí z potřeby spojeneckého velení. V porovnání s dobou před vstupem ČR do NATO má norma vyšší nároky na propustnou výkonnost dvoukolejných hlavních tratí, což souvisí i s budováním moderních tratí s návrhovou rychlostí 160 km/hod a více.

Důležité je i rozšíření „klasických“ průjezdných průřezů typu „S“ (small – malý) a „M“ (middle – střední) o další typ průjezdného průřezu „L“ (large – velký), který je reakcí na zavedení nových rozměrných druhů vojenské techniky do výzbroje armád NATO.

Některé z uvedených parametrů nesplňuje celá železniční síť ČR, ale bohužel v plném rozsahu je nesplňuje ani část této sítě vybrané podle požadavků AČR, po které by prioritně měly být zajišťovány vojenské přepravy.

Přes tyto nedostatky však **kvalita železniční sítě ČR, při zachování její stoprocentní funkčnosti, potřebám NATO, z hlediska vedení strategických vojenských přeprav přes naše území, vyhovuje**. Toto tvrzení podporuje skutečnost, že MD ČR je, na základě požadavků MO ČR, uplatněných cestou orgánů vojenské dopravy, schopné, jak ukazuje každodenní praxe, zajišťovat ve spolupráci s ČD, a.s. všechny plánované a operativně i neplánované požadavky na vojenské přepravy po železnici.

Závažnější komplikace v procesu zajišťování provozuschopnosti železniční sítě však nastávají v okamžiku, kdy je železniční síť cíleně ničena činností protivníka. Zkušenosti ze všech známých válečných konfliktů potvrzují, že funkčnost a zejména výkonnost železniční dopravy se stává, v určité fázi vedení operace, jedním z rozhodujících činitelů pro dosažení převahy nad protivníkem. Proto se také železnice pravidelně stává předmětem různých typů útoků. Složitost přístupu k zabezpečování provozuschopnosti železnice spočívá za této situace jednak v možnosti současných moderních zbraňových systémů ničit objekty na železnici s vysokou přesností na velkou vzdálenost a jednak v činnosti diverzních skupin, které mohou být zasaženy jako polovojenské skupiny již před eskalací konfliktu s cílem rušit a zpomalovat proces vytváření operační sestavy nebo naopak v jeho průběhu s cílem znemožnit v potřebném čase zasazení strategických záloh.

Přestože odpovědnost za provozuschopnost železniční sítě je v působnosti Ministerstva dopravy ČR, je možné z výše uvedených skutečností vyvodit dílčí závěr, že bez aktivního vstupu MO ČR a jeho odborných orgánů do procesu zajišťování provozuschopnosti železniční sítě nelze tento úkol řešit komplexně a v potřebné kvalitě, zejména s ohledem na nezbytnou perspektivnost přijímaných opatření. Důvodem je zejména neznalost orgánů civilního rezortu o účincích možných prostředků napadení, pravděpodobné četnosti jejich použití proti železnici a tendencích vývoje zbraňových systémů využitelných pro její ničení.

Autoři s potěšením konstatují, že jak při tvorbě Koncepce operační přípravy státního území, tak Plánu operační přípravy státního území byly potřebné vazby mezi orgány MO ČR a MD ČR navázány a jsou tak vytvořeny základní předpoklady pro jejich další rozvoj nezbytný pro detailní plánování procesu zajišťování provozuschopnosti železniční sítě.

V § 17 zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním

podniku ve znění pozdějších předpisů, je povinnost za udržování provozuschopnosti železniční sítě za krizových stavů stanovena ČD, a.s. takto:

(1) Za stavu nebezpečí, stavu ohrožení státu, nouzového stavu (*ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti České republiky, ve znění ústavního zákona č. 300/2000 Sb.*) nebo válečného stavu je akciová společnost České dráhy povinna zabezpečovat provozování železniční dopravy v souladu s potřebami obrany státu [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)*] a potřebami systému hospodářských opatření pro krizové stavy [*zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů*].

(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.

## Proces tvorby plánu technické ochrany železnice

Dříve než se budeme zabývat obsahem a postupy spojenými se zabezpečením technické ochrany a obnovy železniční dopravní cesty, je potřeba uvést a rozebrat některé základní pojmy používané v této oblasti. Platná definice obnovy železnice (OŽ) je v dokumentu ČD 03 „Zásady pro obnovu rozrušené železniční sítě za válečného stavu“ ze dne 15. 4. 2002, jehož účinnost je stanovena dnem vyhlášení válečného stavu. Zde je uvedeno:

**Obnovou železnic** se rozumí prozatímní opatření na rozrušené železniční síti pro obnovení bezpečného železničního provozu ve stanoveném rozsahu, a to na omezenou dobu, po které zpravidla musí následovat definitivní rekonstrukce, tj. úplné uvedení staveb a zařízení železniční sítě do stavu odpovídajícího příslušným předpisům ČD.

Dokument ČD 04 „Předpis pro technickou ochranu a obnovu železnic za branné pohotovosti státu“, jehož účinnost je stanovena od 1. 1. 1998, uvádí pojem **technická ochrana železnic (TOŽ)** jako souhrn opatření prováděných v míru a za branné pohotovosti státu ke zvýšení odolnosti určené železniční sítě a k zabezpečení nejrychlejší obnovy železničního provozu v zájmu obrany ČR, s důrazem na zabezpečení přepravních potřeb ozbrojených sil ČR.

**Obnovou železnic** ve smyslu tohoto předpisu se rozumí souhrn činností při průzkumu, projektování a provádění prací majících za cíl nahrazení poškozených nebo zničených úseků železničních tratí stavbami a zařízeními novými, vybudovanými na původním nebo jiném místě.

Dalším dokumentem, ve kterém jsou uvedeny pojmy související s danou problematikou, je „Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení a plánování obrany státu“ vydaný MV ČR – odbor bezpečnostní politiky v roce 2004, v němž jsou následující pojmy uvedeny v širším kontextu nejen pro železniční dopravu takto:

**Technická ochrana pozemních komunikací a železnice** je souhrn opatření prováděných v míru, za stavu ohrožení státu a za válečného stavu ke zvýšení odolnosti silniční a železniční sítě a k zabezpečení rychlé obnovy silniční a železniční sítě v zájmu obrany ČR s důrazem na zabezpečení hospodářských a vojenských přepravních potřeb na teritoriu ČR.

**Určená dopravní cesta** je dopravní cesta na základě požadavku AČR v uvedeném směru a se stanovenými parametry. Je součástí určené dopravní sítě (silniční a železniční).

**Určená dopravní síť** je souhrn vybraných a provozně-technicky zabezpečených dopravních cest (pozemních komunikací, železničních drah, vodních a leteckých cest) předurčených

k zajištění přesunů vojsk, jejich zásobování, odsunu raněných a nemocných, nepotřebného materiálu a pro zabezpečení chodu válečného hospodářství a života obyvatelstva.

Kromě těchto pojmů vytvořených na základě stanoviska MD ČR je ve slovníku uveden i pojem **obnovovací práce** (z pojmoslovné oblasti integrovaného záchranného systému) jako činnosti spočívající v revitalizaci životního prostředí a směřující k únosné obnově životního prostředí, života společnosti a materiálních hodnot. Obecně jde o činnosti směřující k obnově území, které neodstraňují riziko ohrožení života a životního prostředí a nemají charakter záchranných a likvidačních prací (bezprostřední opatření).

Přestože všechny uvedené pojmy mají určité společné rysy, je zřejmé, že na sebe logicky nenavazují, pojmoslovně se překrývají a zdůrazňují odlišné priority. V důsledku těchto nepřesností nepostihují složitost a dynamiku definovaných procesů, a proto nevytvářejí jednoznačné podmínky pro úspěšné řešení úkolů spojených se zabezpečením technické ochrany a obnovy železniční dopravní cesty, určené k provozování za SOS a VS, jak je stanoveno v § 17 zákona č. 77/2002 Sb.

Z uvedených pojmů vyplývá, mimo jiné, neujasněný, a proto i slábnoucí vliv AČR na jejich tvorbu. Opakovaně se uvádí ve vztahu k železniční síti výraz odolnost, přesto, že jeho naplňování, které spadalo vždy do působnosti AČR, není vůbec zajišťováno. Dokladem může být například výstavba koridorových tratí. V rámci napřímení tratě zde v nové ose vznikají významné, obtížně obnovitelné mostní objekty a původní osa zemního tělesa, po které by bylo možné vést v případě zničení nových mostů v krátké době dočasný provoz, je zcela rozebírána. To by ovšem orgány MO ČR, které jsou ze zákona účastníkem každého stavebního řízení, musely tyto změny sledovat a včas ve vlastním zájmu požadavky uplatňovat! Dalším negativním znakem uvedených pojmů je potlačování hlediska času, které musí být při realizaci OŽ pro armádu rozhodující.

**Nestačí** v rámci plánů technické ochrany železnice **zabezpečovat** rychlou obnovu železniční sítě. Cílem totiž není plán technické ochrany, ale reálná schopnost železnici obnovit, což **musí být provedeno vždy rychle** bez ohledu na to, co bylo plánováno. Vlastní obnova železnice je realizována až na základě prováděcích plánů obnovy železnice, jejichž tvorba se však nikde v pojmech nepředpokládá. Je to důsledek toho, že armáda v současnosti není schopna dostatečně jasně definovat svoje potřeby a priority. Proto se zvyšuje, zcela pochopitelně, vliv MD ČR, uplatňujícího širší pohled na železnici a její úlohu v systému obrany státu, který zahrnuje i zabezpečení hospodářských přeprav a potřeby obyvatelstva. Tento komplexnější pohled je, obecně vzato, jistě správný, nicméně částečně naráží na problém sil a prostředků potřebných pro zabezpečení provozu na takto koncipované železniční síti, a zejména na zajištění reálných obnovovacích kapacit.

Podle našeho názoru je třeba pojmy technická ochrana železnice (TOŽ) a obnova železnice (OŽ) jednoznačně oddělit jako dva spolu úzce související, avšak časově posloupné procesy s tím, že TOŽ je proces, který se provádí a plánuje již v míru a pochopitelně pokračuje i v období SOS a VS. Obnova železnice je pak proces následný a je zahajován až v okamžiku zničení železnice (tedy jejímu provádění předchází vyhlášení SOS a VS). Rozhodující pro realizaci obnovy železnice je faktor času! Pokud budou činnosti ozbrojených sil nebo činností polovojenských sil možného protivníka ničeny úseky, na nichž byla plánována TOŽ a skutečný rozsah ničení bude odpovídat předpokladům, respektive nebude překračovat vstupní předpoklady, pak se s úspěchem použijí připravené plány, prostory pro rozvinutí pracovišť, připravené projekty, včetně technologických postupů a místních smluvně zajištěných zdrojů pro logistickou pod-

poru obnovovacích jednotek. Celkový čas potřebný na obnovu se tak zkrátí (prováděcí plán OŽ se téměř shoduje s plánem TOŽ).

V případě, že by ke zničení došlo v rozsahu výrazně větším, než stanovily vstupní předpoklady pro tvorbu plánu TOŽ, nebo by došlo k ničení v jiných neplánovaných prostorech a bylo by rozhodnuto provést jejich obnovu, bylo by nutno výrazně změnit původní plánované záměry. Bylo by třeba zkalkulovat a realizovat potřebné přesuny sil a prostředků (pokud jsou ovšem k dispozici) do prostorů zničení, jejich všeobecné průzkumy, navázat součinnost s místními orgány a teprve potom přistoupit k prvním činnostem zajišťujícím provedení vlastní obnovy (technický průzkum). Pochopitelně, že v tomto případě (prováděcí plán OŽ se diametrálně liší od plánu TOŽ) dochází k prodlevě při obnově provozu na železnici (řádově lze předpokládat zpoždění o 1-3 dny). To však může být za jistých okolností pro výsledek operace rozhodující.

Tím se dostáváme k jádru současných problémů a těmi je bezesporu **stanovení předpokladů rozsahu ničení železnice**. Bez ohledu na to, že AČR v současné době nezpracovává konkrétní operační plány (protivník není definován a bezprostřední ohrožení nehrozí), je pro potřeby dlouhodobého plánování rezortu dopravy nezbytné aby AČR, na základě prognóz vývoje vojenství a z toho plynoucích představ (scénářů) možného průběhu ozbrojeného konfliktu většího (koaličního) rozsahu, odhadla pravděpodobný rozsah ničení železnice a zároveň specifikovala svůj požadavek na minimální propustnou výkonnost a maximální dobu, po jakou tuto sníženou výkonnost železnice lze akceptovat. Pokud v současnosti nejsou tyto minimální parametry na úrovni NATO určeny, může to znamenat dvě fakta: Za prvé se nepředpokládá ničení železnice, protože vzdušná nadvláda Aliance je tak vysoká, že úderý ze vzduchu nejsou prakticky možné, a za druhé se tím dosud nikdo seriózně nezabýval. Druhá varianta je pravděpodobnější, protože kromě vzdušných úderů je třeba eliminovat i ničení pozemními silami a to už zdaleka není (jak potvrzují např. teroristické útoky) tak jednoduché.

Vliv na uvedený odhad (určitě nemůže jít o výpočet) bude mít i zakalkulování představ armády o způsobu ochrany a obrany železnice. Bude-li železnice odpovídajícími silami a prostředky chráněna proti ničení, a to nejen z hlediska vzdušného napadení, ale i proti pozemním, nejpravděpodobněji diverzním útokům, je možné minimalizovat síly a prostředky nezbytné pro její obnovu. V krajním hypotetickém případě, pokud by bylo možno garantovat, že přijatá vojenská opatření ničení železniční sítě znemožní, mohly by obnovovací síly a prostředky být zrušeny.

Závazné potvrzení předpokladů ničení železnice (a jejich pravidelná aktualizace), odborníky AČR na strategické využití dopravy v budoucím vojenském konfliktu (existují odborníci schopní posoudit tuto oblast?), by mohlo mít zásadní dopad na celou filozofii technické ochrany a obnovy železnice s významnými ekonomickými dopady. V určitém případě by bylo možno plánované síly a doposud ve státních hmotných rezervách udržované prostředky významně snížit, protože by se jejich množství připravované pro válečné využití přiblížilo úrovni potřeb vycházejících z nezbytných požadavků pro odstranění škod způsobených přírodními katastrofami a případně dílčími teroristickými útoky.

Přitom je třeba připomenout, na základě zkušeností z povodní v letech 1997 a 2002, že dlouhodobé významné omezení propustné výkonnosti na hlavních tratích, zastavení nákladního provozu a zavedení náhradního provozu na místních tratích způsobilo, zejména subjektům závislým na velkých objemech železničních přeprav, značné problémy se zajištěním kontinuity výroby, ale neohrozilo chod národního hospodářství a potřeb obyvatelstva jako

celku. Z předpokládaného rozsahu ničení lze již v kompetenci MD ČR posoudit důsledky snížení provozních kapacit a z toho vyvodit závěry, zda i za těchto omezujících podmínek lze splnit všechny přepravní požadavky ozbrojených sil. Následně by mělo MO ČR stanovit kritéria pro postupnou obnovu provozuschopnosti.

Možný způsob, jak k řešení problému přistoupit, je uveden v jednoduché tabulce (viz). Uvedená struktura a hodnoty **nejsou podloženy potřebnou analýzou** (jsou pouze kvalifikovaným odhadem, vycházejícím z praxe ověřené při cvičeních). Ale i přesto poskytují základní představu pro demonstrování možností řešení. Relevantní údaje, obsažené v tabulce tohoto typu, lze interpretovat tak, že při snížení původních kapacit v rozsahu 0-30 % se nepředpokládá přijímat mimořádná opatření a snížení původních kapacit o 81 % a více se vzhledem k systému prováděné ochrany a obrany nepředpokládá. Ze sloupce varianty čtyři pak např. vyplývá, že pokud po ničení dojde ke snížení schopnosti krytí požadavky ozbrojených sil pod 50 %, je třeba přijmout taková opatření, aby se úroveň provozuschopnosti zvýšila v průběhu 3 dnů o 30 % a do 14 dnů dosáhla provozuschopnost 100 % potřeb ozbrojených sil. To samozřejmě neznamená dosáhnout původní provozní parametry, ale prakticky zajistit všechny konkrétní požadavky ozbrojených sil, čehož lze dosahovat nejen stavebně technickými opatřeními (prováděním vlastní obnovy železnice), ale i provozně technickými opatřeními.

| Opatření                           | Snížení přepravních kapacit o % |       |       |       |       |       |                  | Poznámka                                      |
|------------------------------------|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|-----------------------------------------------|
|                                    | 0-30                            | 31-40 | 41-50 | 51-60 | 61-70 | 71-80 | 80-100           |                                               |
|                                    | 1                               | 2     | 3     | 4     | 5     | 6     | 7                |                                               |
| Průjezdnost širé tratě             | bez opatření                    | 1     | 2     | 2     | 3     | 3     | nepředpokládá se | včetně obnovy propustků a mostů do délky 26 m |
| Zvýšení přepravních kapacit o 30 % |                                 | 2     | 2     | 3     | 5     | 7     |                  |                                               |
| Dosažení potřeb ozbroj. sil        |                                 | 10    | 12    | 14    | 16    | 18    |                  |                                               |

**Tab.:** Kritéria pro obnovu provozuschopnosti železnice (ve dnech)

Do roku 1993 se touto problematikou zabývalo komplexně, na vysoké profesionální úrovni, železniční vojsko. Komplexnost spočívala v řešení problémů počínaje strategií technické ochrany a obnovy železnice, přes výzkum a vývoj strojů, techniky, konstrukcí a technologií vhodných pro obnovu, až po praktický výcvik.

Po zrušení železničního vojska se postupně snižuje realita zajišťování vycvičených sil schopných realizovat úkoly válečné OŽ a z části také prostředků a konstrukcí pro jejich morální a technickou zastaralost. Vezmeme-li v úvahu neexistenci základních vstupních údajů pro obnovu provozuschopnosti železnice se současným významným poklesem schopností ČD, a.s. pro tuto činnost (jejich udržování nemá odpovídající ekonomický přínos) je zřejmé, že situace v oblasti TOŽ se dostává na rozcestí a bude nezbytné v časově relativně krátkém období (do 3-5 let) nastoupit, pro zajištění její kvalitní úrovně a zároveň ekonomické přijatelnosti, novou cestu.

## Zkušenosti a náměty

Pokud AČR potvrdí snížení předpokládaného ničení železnice a změnou přístupu k jejímu využívání omezí i rozsah určené dopravní sítě, bylo by možné přistoupit ke změně dosavadního způsobu zabezpečování obnovy železnic. Jeho těžiště spočívá z více než 60 % na použití zpohotovovaných (mobilizačně vytvářených) **Zvláštních obnovovacích závodů MD ČR** (ZOZ MD ČR) a zhruba ze 30 % na obnovovacích jednotkách ČD, a.s. Uvedený způsob se dnes již prakticky vyčerpal a jeho faktická reálnost se i přes přijímaná inovační opatření každým rokem snižuje. Z dosavadního vývoje lze odhadnout, že po roce 2010 bude prakticky nepoužitelný.

**Těžiště nového způsobu zabezpečení obnovy železnic** při krizových stavech by mělo spočívat zejména v jeho zjednodušení. Prvním krokem, který zajistí zjednodušení, je sjednocení způsobu zabezpečení obnovy železnice jak pro vojenské, tak pro nevojenské krizové stavy.

Druhým krokem je vyloučení aktivace sil a prostředků formou zpohotovování (mobilizačního rozvinování) ze systému obnovy železnice. Tato forma, na které jsou postaveny ZOZ MD ČR, je časově náročná (minimálně 15 dní) a protože vychází u rozhodujících odborností ze schopností vojáků, kteří prošli výcvikem v železničním vojsku, je vzhledem k jejich současnému věku (40–55 let) časově omezená.

Třetím krokem je převedení nového systému obnovy železnice na vybrané existující stavební firmy. To předpokládá částečné změny v současných zákonech tak, aby soukromé firmy byly na jedné straně povinny úkoly obnovy železnic za krizových stavů plnit a na druhé straně aby na zařazení do systému byly dostatečně ekonomicky zainteresované. S tímto krokem souvisí i změna v obsahu činnosti ZOZ MD ČR.

Po přenesení odpovědnosti za **provádění obnovy železnice** na velké stavební firmy by ZOZ MD ČR **plánovaly TOŽ** v jejich prospěch. Navíc by, jako nositelé technologií a postupů pro krátkodobou obnovu železnice, zabezpečovaly školení managementu těchto firem ve způsobech plánování a provádění obnovy železnice. Cílem školení by bylo zajistit volbu takových stavebních postupů, při kterých by se dosahovalo, při uplatnění povolených technických úlev, minimální časy pro obnovení sjízdnosti zničené tratě. Kromě toho by ve spolupráci s firmou Metrostav, a.s. (rozhodující dodavatel vycvičených osob pro stávající ZOZ MD ČR z hlediska mostních odborností) byl zajišťován praktický výcvik v montáži provizorních mostních a pilířových konstrukcí, které se v běžném mírovém železničním stavitelství používají obvykle pouze jako pomocné konstrukce. Do výcviku by bylo vhodné zapojit, jak ukázaly problémy spojené se stavbou provizorních silničních mostů při povodních v roce 2002, i příslušníky AČR. Kromě toho by střediska ZOZ MD ČR nadále ochraňovala speciální techniku, materiál a prostředky nezbytné pro technologické postupy používané při krátkodobé obnově železnice, které však nejsou v běžné výbavě civilních stavebních organizací.

Pro komplexní objasnění problematiky obnovy železnice je třeba zmínit i některé **další úkoly**, jejichž realizace byla v posledních letech utlumena a bez nichž nelze dlouhodobě obnovu zajišťovat.

Máme na mysli zejména **problematiku výzkumu a vývoje**, která by měla být prioritně zaměřena na ověření účinků moderních zbraňových systémů na spojitě mostní konstrukce, optimalizaci zásob ve SHR, obnovu spojitých mostních konstrukcí s rozpětím jednotlivých polí nad 26 m na dvoukolejné elektrifikované trati, druhou etapu modernizace konstrukce ŽM-16M k umožnění jejího použití jako spojitého nosníku a modernizaci konstrukce PIŽMO pro obnovu mezilehlých podpěr spojitých mostních konstrukcí, včetně přepočtu stávající zásobní jednotky na nové podmínky na síti ČD, a.s.

## Závěr

Problematika technické ochrany železnice, která spadá svým charakterem do oblasti operační přípravy státního území, není pouze v gesci MD ČR, ale významný podíl na jejím řešení náleží MO ČR.

Konflikt, při kterém bude protivník cíleně usilovat o ničení železniční sítě na území ČR ve větším rozsahu, nelze vyloučit. Absolutní ochrana železnice před ničením, vzhledem k prostorové náročnosti tohoto úkolu a s ohledem na omezené možnosti naší armády, není možná.

Z toho vyplývá, že je i nadále nutné plánovat technickou ochranu železnice s cílem zabezpečit v případě jejího rozrušení rychlou obnovu.

**Úroveň zajišťování obnovy železnice musí být úměrná bezpečnostnímu riziku, ale nesmí z hlediska dlouhé doby potřebné na nezbytné přípravy (řádově desítky let) zůstat pouze na úrovni plánů technické ochrany železnice** (papír unese všechno). V současné době je třeba přistoupit především k praktickému zajišťování těch úkolů, jejichž provádění by bylo až v době zhoršení bezpečnostní situace, s ohledem na jejich časovou náročnost, nereálné. Podle našeho názoru se jedná o řešení následujícího okruhu problémů:

- ❑ zavedení systému jednotného plánování technické ochrany železnice pro všechny krizové stavy na základě reálných, explicitně formulovaných požadavků AČR včetně zohlednění možností vzniku nevojenských krizových situací,
- ❑ zabezpečení obnovy železnice existujícími stavebními firmami, speciálně připravovanými (školení a výcvik) na způsoby řešení nestandardních situací a požadavků s tím spojených, na základě novely příslušných zákonů,
- ❑ průběžné zlepšování (nezhoršování) odolnosti železniční sítě,
- ❑ zajišťování výzkumu a vývoje v oblasti technické ochrany železnice a následné praktické realizování výstupů nezbytných pro zajištění obnovy železnice.

Pouze za těchto předpokladů je možné dosáhnout optimální míry koincidence organizačních a technologických struktur ve prospěch bezpečnosti státu. Jejich postupným naplňováním bude možno zajistit, aby se vynakládání nemalých finančních prostředků do systému technické ochrany železnice a obnovy železnice zefektivnilo a jejich zúročení se projevilo nejen za stavu ohrožení státu a válečného stavu, ale i při řešení prakticky každé konkrétní krizové situace.

## Použitá literatura:

*Předpis pro technickou ochranu a obnovu železnic za branné pohotovosti státu.* ČD 04, 1998.

*Terminologický slovník pojmů z oblasti krizového řízení a plánování obrany státu.* MV ČR – odbor bezpečnostní politiky, 2004.

*Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku ve znění pozdějších předpisů.*

*Zásady pro obnovu rozrušené železniční sítě za válečného stavu.* ČD 03, 2002.