

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Ochrana a obnova železniční infrastruktury ve vazbě na Operační přípravu
státního území a investice NATO

Bc. Natálie Jandeková

Diplomová práce

2024

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Akademický rok: 2023/2024

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Natálie Jandeková**
Osobní číslo: **D21555**
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Ochrana železniční infrastruktury a bezpečnostní investice NATO ve vazbě na Operační přípravu státního území (OPSÚ)**
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Operační příprava státního území
2. Analýza současného stavu ochrany a obnovy železniční infrastruktury
3. Návrh systému přístupu k ochraně železniční infrastruktury ve vazbě na investice NATO a OPSÚ
4. Zhodnocení návrhu z hlediska implementace do systému OPSÚ

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **prof. Ing. Radovan Soušek, Ph.D.**
Katedra letecké dopravy
Datum zadání diplomové práce: **31. října 2023**
Termín odevzdání diplomové práce: **28. června 2024**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 18. června 2024

Prohlašuji:

Práci s názvem Ochrana a obnova železniční infrastruktury ve vazbě na Operační přípravu státního území a investice NATO jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 27. 6. 2024

Bc. Natálie Jandeková v. r.

Ráda bych poděkovala vedoucímu práce prof. Ing. Radovanovi Souškovi, Ph.D. za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání diplomové práce. Dále bych chtěla poděkovat plk. Ing. Františku Hráchovi, náčelníkovi Odboru vojenské dopravy a všem kolegům, kteří mi pomáhali svými konzultacemi, připomínkami, a radami při řešení obtíží nebo otázek, na které jsem při zpracovávání diplomové práce narazila.

ANOTACE

Diplomová práce se zaměřuje na problematiku ochrany a obnovy železniční infrastruktury ve vojenských krizových stavech v souvztažnosti k investicím NATO. Teoretická část práce se zabývá operační přípravou státního území, shrnuje legislativu, která upravuje popisovanou problematiku. Analytická část popisuje současný stav v oblasti technické ochrany a obnovy železniční infrastruktury za vojenských krizových stavů a popis investičních programů využitelných pro popisovanou problematiku. Závěr obsahuje navržené konkrétní řešení popisované problematiky, které by přispěly ke zlepšení technické ochrany a obnovy železniční infrastruktury.

KLÍČOVÁ SLOVA

železniční infrastruktura, vojenské krizové stavy, vojenský vlak, mobilizační dodávka, operační příprava státního území

TITLE

Protection and restoration of the railway infrastructure in connection with the Operational preparation of the state territory and NATO investments.

ANNOTATION

The thesis focuses on the issue of protection and restoration of railway infrastructure in military crisis situations in relation to NATO investments. The theoretical part of the thesis deals with the operational preparation of the state territory, summarizes the legislation that regulates the described issue. The analytical part describes the current situation in the branch of technical protection and restoration of railway infrastructure during military crisis situations and a description of investment programs applicable to the described issue. The conclusion contains the proposal of a specific solution to the described problem, which would contribute to the improvement of technical protection and restoration of the railway infrastructure.

KEYWORDS

railway infrastructure, military crisis situations, military train, mobilization supply, operational prepare of state territory.

OBSAH

ÚVOD	9
1 OPERAČNÍ PŘÍPRAVA STÁTNÍHO ÚZEMÍ	10
1.1 Základní principy Koncepce OPSÚ	10
1.1.1 Obranná infrastruktura	12
1.1.2 Vojenská infrastruktura	13
1.2 Historie a současný stav OPSÚ v České republice	14
1.2.1 Pozemní doprava	17
1.2.2 Letecká doprava	22
1.2.3 Vodní doprava	23
1.3 Legislativa	23
1.4 Správa státních hmotných rezerv	27
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU OCHRANY A OBNOVY ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY	32
2.1 Obecká východiska zajištění ochrany, údržby a obnovy železniční infrastruktury ČR	32
2.2 Technická ochrana pozemních komunikací	37
2.3 Technická ochrana železnic	38
2.3.1 Plán technické ochrany zájmové železniční sítě	41
2.3.2 Předpoklady rozrušení železniční sítě	43
2.3.3 Řízení a organizace ochrany vleček	43
2.4 Vojenský vlak	45
2.5 Místo a úloha ČD, a.s., a SŽ, s.o. při zajištění úkolů údržby a obnovy železniční infrastruktury za krizových stavů	48
3 NÁVRH SYSTÉMU PŘÍSTUPU K OCHRANĚ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY VE VAZBĚ NA OPSÚ A INVESTICE NATO	51
3.1 Investice NATO ve vztahu k infrastruktuře ČR	51
3.2 Ostatní investice ve vztahu k infrastruktuře ČR	55
3.3 Návrh nového systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury	56
3.3.1 Koordinační prvek systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury	57
3.3.2 Jednotlivé vazby v navrhovaném systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury ...	59
3.4 Mobilizační dodávka	62
3.5 Popis návrhu smluvního zajištění mobilizační dodávky	64
3.5.1 Cena plnění mobilizační dodávky	65

3.5.2	Dodací podmínky a organizační opatření mobilizační dodávky	67
3.5.3	Fakturační a platební podmínky, smluvní pokuty a úroky z prodlení.....	68
3.5.4	Specifika smlouvy o mobilizační dodávce.....	68
3.5.5	Aktualizace mobilizační dodávky	68
3.5.6	Provozní a stavebně-technická opatření	68
3.5.7	Součinnost se Správou státních hmotných rezerv	70
4	ZHODNOCENÍ NÁVRHU Z HLEDISKA IMPLEMENTACE DO SYSTÉMU OPSÚ	71
4.1	Legislativa a bezpečnost	71
4.2	Dopravní plán.....	72
4.3	Dílčí závěr	73
	ZÁVĚR	76
	POUŽITÁ LITERATURA	78
	SEZNAM TABULEK.....	82
	SEZNAM OBRÁZKŮ	83
	SEZNAM ZKRATEK.....	84
	SEZNAM PŘÍLOH.....	87

ÚVOD

Diplomová práce hodnotí vývoj a stav ochrany a obnovy železniční infrastruktury v prostředí České republiky z hlediska požadavků národních i mezinárodních závazků. Jeden ze základních požadavků na obranyschopnost České republiky a její připravenosti na zvládnutí krizových situací různého charakteru je schopnost využití železniční infrastruktury v maximální možné míře. Situace v problematice ochrany a obnovy železniční infrastruktury, nejen za vojenských krizových stavů, vyčerpala za poslední desetiletí své možnosti a schopnosti.

Česká republika díky své geografické poloze a vysoké hustotě železniční sítě je využívána v rámci Evropy jako tranzitní země, a to nejen v silniční dopravě, ale i v dopravě železniční. Tranzitní přeprava nabývá na významu i se současnou změnou bezpečnostní situace a nárůstem spojeneckých přeprav přes území České republiky. Přeprava po železnici je v současné době velmi využívaným a efektivním způsobem přepravy, díky kterému lze přepravovat velké objemy techniky a materiálu.

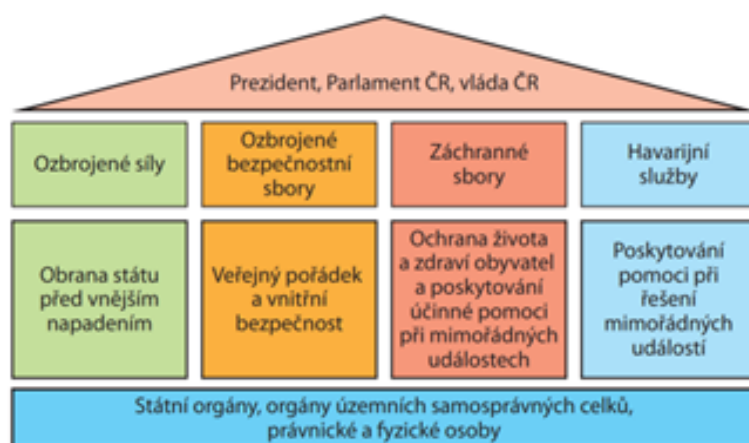
Cílem teoretické části diplomové práce bude sumarizovat základní teoretické pojetí řešené problematiky ve vztahu k Operační přípravě státního území, ve vhodných souvislostech, následně danou oblast zhodnotit z pohledu legislativy a dalších subjektů vstupujících do systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury.

Analytická část bude popisovat současné pojetí jednotlivých aspektů systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury. Součástí analytické části je popis systému technické ochrany, údržby a obnovy železniční infrastruktury v České republice s odkazem na legislativu popisovanou v teoretické části. Dále je vysvětlen a legislativně zařazen pojem vojenský vlak spolu s místem a úlohou hlavních subjektů vstupujících do zabezpečení úkolů ochrany a obnovy železniční infrastruktury v České republice.

Na základě předností a nedostatků zjištěných v analytické části diplomové práce, bude navrženo možné řešení při zavedení koordinačního prvku systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury, který by významně přispěl ke zkvalitnění a zefektivnění systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury. Rozsáhlou součástí navrhovaného řešení bude popis a návrh zajištění mobilizační dodávky pro ochranu a obnovu železniční infrastruktury za stavu ohrožení státu a válečného stavu.

1 OPERAČNÍ PŘÍPRAVA STÁTNÍHO ÚZEMÍ

Operační příprava státního území (OPSÚ), je souhrn opatření vojenského, ekonomického a obranného charakteru. Plánuje se a uskutečňuje v mírovém stavu, za stavu ohrožení státu a válečném stavu. Má za cíl vytvořit na území státu nezbytné podmínky pro plnění úkolů ozbrojených sil a zabezpečení potřeb obyvatelstva. OPSÚ je spojovací článek mezi resortem obrany a civilním sektorem v oblasti plánování a realizace opatření určených k zajištění obrany z hlediska požadavků na infrastrukturu. Operační příprava státního území je nadresortní problematika, která se dotýká všech prvků bezpečnostního systému České republiky (ČR). (Šmídek et al., 2021) Na obrázku 1 je znázorněn bezpečnostní systém ČR.



Obrázek 1 Bezpečnostní systém ČR (Šmídek, et al., 2021)

1.1 Základní principy Koncepce OPSÚ

Výsledkem procesu plánování Operační přípravy státního území je Koncepce operační přípravy státního území, dokument zpracováváný Ministerstvem obrany na základě § 16, odst. 2, písm. b) zákona číslo 2/1969 Sb. o zřízení ministerstev a jiných úředních orgánů státní správy ČR, v úzké kooperaci s dalšími orgány státní správy a samosprávy a také s právnickými a fyzickými osobami, které jsou důležité pro obranu státu. Je zpracováván na období 4 let, poslední aktuální verze je pro roky 2021 až 2024. Nová Koncepce OPSÚ, platná pro roky 2025 až 2028, je v přípravné a návrhové fázi. Schválení proběhne v roce 2024. (Ministerstvo obrany, 2016)

Základním principem této koncepce a jejího zpracování je udržení a navýšení schopností ozbrojených sil České republiky, dále jen OS ČR, a to v duchu strategických dokumentů řešících zajištění obrany ČR. (Ministerstvo obrany, 2016)

Podle zákona 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů je obrana státu definována následovně: „*Obrana státu je souhrn opatření k zajištění svrchovanosti, územní celistvosti, principů demokracie a právního státu, ochrany života obyvatel a jejich majetku před vnějším napadením. Obrana státu zahrnuje výstavbu účinného systému obrany státu, přípravu a použití odpovídajících sil a prostředků a účast v kolektivním obranném systému*“ (ČESKO, 1999a). Kolektivní obranný systém je závazek zejména vůči Severoatlantické alianci (NATO), jehož členem je Česká republika od roku 1999. (Ministerstvo obrany, 2016)

V rámci systému řízení a organizace obrany státu, za jehož realizaci odpovídá vláda, je plánování obrany státu jako jeden z procesů. Plánování obrany startuje proces, který nastavuje roli jednotlivých subjektů při řízení a organizaci obrany státu. Výsledkem je Plán obrany státu v souladu se zákonem 222/1999 Sb. o zajištění obrany ČR, ve znění pozdějších předpisů a nařízení vlády č. 51/2004 Sb., o plánování obrany státu. OPSÚ je tedy komplexní proces, který vyžaduje spolupráci mezi vládou, bezpečnostními složkami, občankou společností a dalšími subjekty. Tento proces zahrnuje především koordinované kroky a opatření, které je nutno uskutečňovat v míru, za stavu ohrožení státu (SOS) nebo za válečného stavu (VS). (Ministerstvo obrany, 2016)

Tyto činnosti slouží k vytvoření nezbytných podmínek pro splnění úkolů OS ČR a ostatních součástí bezpečnostního systému ČR (BS ČR), spojeneckých ozbrojených sil a zabezpečení potřeb obyvatelstva. (Ministerstvo obrany, 2016)

Koncepce OPSÚ je východiskem pro zpracování Plánu OPSÚ ČR, ten slouží jako podklad pro zpracování opatření OPSÚ do dílčích plánů obrany. Jeho cílem je konkretizovat činnosti a opatření OPSÚ v návaznosti na schválenou Koncepci OPSÚ v jednotlivých oblastech vojenské i nevojenské obranné infrastruktury. (Ministerstvo obrany, 2016)

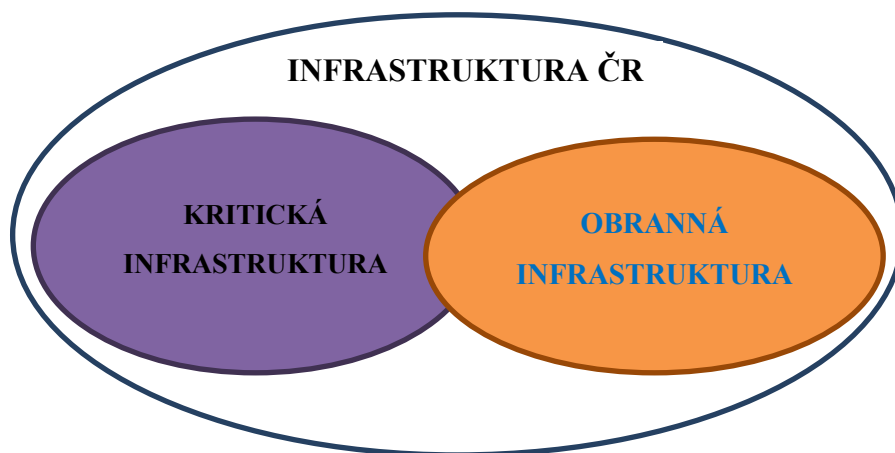
Klíčové aspekty OPSÚ se týkají jak OS ČR, tak i civilního sektoru. Infrastruktura ČR se rozděluje na obrannou, vojenskou a nevojenskou, jak je ukázáno na obrázku 2. Do nevojenské infrastruktury patří zejména energetika, vodní hospodářství, potravinářství, zemědělství, zdravotnictví, doprava, komunikační a informační systémy, infrastruktura finančního trhu, veřejná správa a průmyslová infrastruktura. Obranná infrastruktura zahrnuje vojenské a nevojenské objekty a krizová pracoviště. (Ministerstvo obrany, 2016)



Obrázek 2 Členění infrastruktury ČR (Ministerstvo obrany, 2016; upraveno autorkou)

1.1.1 Obranná infrastruktura

Z hlediska zajišťování obrany ČR je každá infrastruktura jedinečná a pouze úhel pohledu na její použití a určení umožňuje správně označit a zařadit infrastrukturu jako obrannou či kritickou. (Ministerstvo obrany, 2016)



Obrázek 3 Provázanost kritické a obranné infrastruktury (Ministerstvo obrany, 2016; upraveno autorkou)

Z hlediska zajištění obrany se všechna opatření vojenského, ekonomického a obranného charakteru v systému OPSÚ realizují v oblasti obranné infrastruktury. Pojem obranná infrastruktura je jedním z nejdůležitějších pojmů v celém systému OPSÚ. (Ministerstvo obrany, 2016)

Obranná infrastruktura je soubor objektů, staveb, pozemků a zařízení včetně nezbytných služeb, výrobních a nevýrobních systémů potřebných k zajištění jejich provozu, bez ohledu na formu vlastnictví a způsob využití, jejich zničení, narušení nebo omezení jejich činnosti by v míru, za SOS nebo za VS ohrozilo plnění úkolů: (Ministerstvo obrany, 2016)

- OS ČR při realizaci Plánu obrany ČR a operačních plánů včetně mobilizačních plánů,
- ostatních prvků BS ČR při realizaci jejich dílčích plánů obrany,
- spojeneckých ozbrojených sil při realizaci jejich operačních plánů,
- ochrany obyvatelstva.

Obrannou infrastrukturu dělíme dále dle formy vlastnictví na vojenskou a nevojenskou, znázorněno na obrázku 2. Odborné zdroje uvádí následující dělení. (Ministerstvo obrany, 2016)

Vojenské objekty v rámci obranné infrastruktury dále dělíme na vojenské ODOS (objekty důležité pro obranu státu), které jsou umístěny ve vojenských újezdech, jsou majetkem státu a hospodaří s nimi Ministerstvo obrany a jím zřízená organizační složka. (Ministerstvo obrany, 2016)

Nevojenské objekty, nazývané nevojenské ODOS. Jsou to objekty, které mají za SOS a za VS funkci nebo umístěním zásadní význam pro zajištění obrany, základních životních potřeb obyvatel a fungování státní správy a samosprávy na území kraje. (Ministerstvo obrany, 2016)

Krizová pracoviště jsou určena pro využití prezidentem republiky, vládou, ministerstvy, správními úřady, orgány krajů, orgány obcí atd. Krizová pracoviště mohou být hlavní a záložní. (Ministerstvo obrany, 2016)

1.1.2 Vojenská infrastruktura

Vojenská infrastruktura je soubor vojenských objektů a staveb, pozemků a zařízení včetně nezbytných služeb, výrobních a nevýrobních systémů potřebných k zajištění jejich provozu ve vlastnictví státu, jejichž zničení, narušení nebo omezení jejich činnosti by v míru, SOS nebo za VS ohrozilo plnění úkolů ozbrojených sil. (Ministerstvo obrany, 2016)

Vojenská infrastruktura se dále dělí (viz obrázek 2) na infrastrukturu pro zajištění obrany ČR a podporu operací na udržení míru NATO, Evropské unie (EU) a organizace spojených národů (OSN) a dále dělí na (Ministerstvo obrany, 2016):

- Program bezpečnostních investic NATO, z anglického NATO Security Investment Program (NSIP) se na území ČR zaměřuje na rozvoj strategické infrastruktury. Touto problematikou se dále zabývá podkapitola 3.1.
- Zabezpečení podpory hostitelským státem (HNS). Jedná se o systém výběru a určení rozsahu vybavení pro rozmístění spojeneckých sil pro posílení OS ČR na území ČR. Zpracovává se katalog HNS (Czech Republic Host Nation Support Capability Planning Catalogue). Účelem tohoto katalogu je definování potencionálních vojenských a civilních kapacit pro poskytnutí pomoci spojeneckým a partnerským silám, které jsou umístěny na území ČR, operují z území ČR, nebo provádějí vojenský přesun přes území ČR. HNS musí být prováděno tak, aby odpovídalo požadavkům obrany NATO v rámci předběžného plánování (Advance Planning). Musí připravit potřebné právní, administrativní, organizační a technické nástroje pro zabezpečení rychlého přesunu aliančních sil přes území ČR, včetně dočasného soustředění těchto sil na území ČR.
- Nasazení ozbrojených sil ČR mimo státní území, kdy pohotovostní systém NATO a EU jsou významným nástrojem obranné politiky členských zemí obou organizací, tedy i ČR. Jako stát přispíváme k případnému odstranění ozbrojeného napadení nebo nepředvídané krizové situace mimo území států NATO a EU, podporujeme rozvoj obranné spolupráce členských zemí NATO a EU.

1.2 Historie a současný stav OPSÚ v České republice

Do roku 1989 byla OPSÚ centrálně řízena záměry Varšavské smlouvy. Realizovala se výstavba zařízení a staveb předurčených pro ozbrojené síly a obranu státu. Budovala se státní infrastruktura. Vše odpovídalo potřebám vedení bojové činnosti na území státu. Součástí byla i hospodářská mobilizační příprava a příprava civilní ochrany. V letech 1990 až 1999 v souvislosti se společenským „polistopadovým“ vývojem se začaly rušit plánovaná opatření. Rozestavěné objekty se realizovali, většina však byla zrušena. Dílčí opatření OPSÚ se realizovala zejména v resortech dopravy, zdravotnictví a hospodářství. Veškerá tato činnost probíhala bez přímé koordinace a účasti Ministerstva obrany (MO ČR). Řada činností spojená s obrannou infrastrukturou byla z ekonomického důvodu omezena. Významně byl narušen proces obnovy infrastruktur, budování nových letištních úseků dálnic. Na zájmové silniční a železniční síti se nevykonávaly úpravy ke zvyšování jejich výkonnosti. Z hlediska vojenské

infrastruktury je uvedené období časem redukce, provázené řadou neefektivních a neekonomických kroků. Již v tomto období, před vstupem ČR do NATO, byly v rámci PfP (Partnership for Peace – program spolupráce NATO s armádami států, které nejsou jejími členy) zahájeny principy podpory Host Nation Support (HNS) a činnosti, které souvisely s výstavbou společné infrastruktury formou NSIP (Investiční program NATO). Po vstupu ČR do NATO v roce 1999 se stal účinným zákon 222/1999 Sb., o zajištění obrany ČR, který definoval obsah pojmu OPSÚ a stanovil úkol vlády ČR, ministerstev, úřadů a obcí, právnických a fyzických osob pro obranu státu. Plnění opatření OPSÚ po roce 2000 bylo dále zanedbáváno. Chyběla celková koncepce OPSÚ. Objekty MO ČR se udržovaly ovšem prostředky na jejich modernizaci chyběly. Nebyly stanoveny požadavky na údržbu, zřizování a vybavení krizových pracovišť. Problematika pozemních komunikací byla orientována pouze na základní údržbu a základní zabezpečení pro ozbrojené síly. Již v této době se začalo více hovořit o problémech se zabezpečením materiálu pro náhradní přemostění a se zřizováním letištních dálničních úseků. Do roku 2021 nebyl vydán žádný závazný dokument pro plánování, řízení a realizaci opatření plynoucích z OPSÚ. (Šmídek et al., 2021)

Cílem OPSÚ je upravit a rozvinout stávající způsob zabezpečení jednotlivých opatření, jako součást řízení a organizace obrany státu, za kterou nese odpovědnost vláda ČR. Jedná se o kombinaci politických opatření, výstavby Armády ČR, a další opatření, která jsou vzájemně rezortně i mezirezortně provázána. Jednotlivé prvky systémů jsou na sobě závislé. (Šmídek et al., 2021)

Za přípravu Koncepce OPSÚ odpovídá Ministerstvo obrany. OPSÚ byla, je a bude součástí v systému obrany státu. Dopravní infrastruktura v rámci OPSÚ je tvořena páteří sítě zájmových pozemních komunikací, zájmových železničních tratí, zájmových železničních stanic, hraničních přechodů a míst pro technické zastávky (ROM – rest on move) a odpočinek (RON – rest over night) přesunujících se vojsk. (Šmídek et al., 2021)

Na začátku procesu stojí zhodnocení rizik a bezpečnostní situace, které plyne z Bezpečnostní a Obranné strategie České republiky, kterou schvaluje Vláda ČR. Popisuje bezpečnostní prostředí, definuje hrozby, definuje rámec prosazování bezpečnostních zájmů, poskytuje návod k efektivní alokaci zdrojů pro účely bezpečnostní a obranné politiky. (Šmídek et al., 2021)

V posledních letech se bezpečnostní prostředí dynamicky mění. ČR se nachází v nejhrošší bezpečnostní situaci za posledních 30 let, a to hlavně v návaznosti na závazky ČR vůči mezinárodním dohodám se spojenci. Bezprostřední ohrožení bezpečnostních zájmů ČR může vzniknout neočekávaně a velmi rychle. Na tuto skutečnost navazuje nově upravená

Koncepce výstavby Armády České republiky do roku 2035 (KVAČR), která navazuje na původní KVAČR s platností do roku 2023. Jejím hlavním východiskem je připravenost armády na vyšší míru nestability a nejistoty, na hrozby a na výrazné zkrácení varovné doby hlavně v oblasti kybernetické bezpečnosti. Cílem je akceschopnost a efektivnost armády. (Ministerstvo obrany, 2024a)

Je nezbytné, aby AČR již v míru disponovala potřebnými lidskými zálohami i materiálními rezervami a jejich přípravou, včetně obranné infrastruktury, kterou nelze získat v krátkém časovém horizontu. (Ministerstvo obrany, 2024a)

Oblast OPSÚ je dlouhodobě finančně podhodnocena a upozaděná. Například spojovací soustava přecházela postupně do rukou civilního sektoru a její schopnost k plnění úkolů ve prospěch OS ČR z hlediska odolnosti v krizových situacích nebyla prioritou. Problematická situace je také v oblasti produktovodů a skladů ropných produktů, kde kromě plánované realizace opatření spojených s projekty NSIP, není dosahována potřebná kvalita především z hlediska z odolnění skladů a jejich vybavení moderními technologiemi pro hromadný odběr pohonných hmot OS. Vliv rezortu MO ČR na soukromé subjekty, například v telekomunikacích, je nízký, dochází k útlumu nemocničních kapacit, což má negativní vliv na zdravotnické zabezpečení OS v případě konfliktu. Takto by se dalo pokračovat dále i v jiných sektorech, například zabezpečení pitnou vodou, zabezpečení produktovodů plynu, paliva, evakuační plány, zásobování potravinami, léky apod. Nedílnou součástí stávající i budoucí Koncepce OPSÚ je doprava a zabezpečení infrastruktury pro pozemní, leteckou a vodní dopravu. (Engliš, Krásný a Strbačka, [b.r.])

V Plánu OPSÚ ČR na léta 2025 až 2028 je ve struktuře jistá reflexe současných změn a zejména některé položky obsahu plánu byly aktualizovány. Níže uvádím strukturu návrhu Plánu OPSÚ na léta 2025 až 2028, který bude ještě podroben schválení a může zaznamenat úpravy oproti uváděné struktuře. Navrhovaná struktura je následující (Šmídek, 2023):

- **Úvod** – cíl Plánu OPSÚ, Terminologie, Struktura Plánu.
- **A. Obecká ustanovení** – Legislativa, Informační podpora, formy zajištění úkolů OPSÚ, příprava občanů k obraně státu.
- **B. Obranná infrastruktura** – Vojenské objekty, vojenské objekty důležité pro obranu státu, nevojenské objekty, nevojenské objekty důležité pro obranu státu, objekty, které za SOS nebo VS mohou být napadeny.
- **C. Vojenská infrastruktura** – infrastruktura NATO v ČR, program bezpečnostních investic NATO (NSIP), zabezpečení podpory hostitelskou zemí (HNS), vojenská

mobilita (požadavky resortu obrany na civilní dopravní infrastrukturu), infrastruktura MO ČR, vojenská nemovitá infrastruktura, vojenské újezdy, zvláštní práce, kritická obranná komunikační a informační infrastruktura, vojenské zdravotnictví.

- **D. Nevojenská infrastruktura** – energetika, vodní hospodářství, potravinářství a zemědělství, zdravotnictví, doprava, komunikační a informační systémy, infrastruktura poštovních služeb a sítí, kybernetická bezpečnost, infrastruktura finančního trhu, nouzové služby, veřejná správa, infrastruktura krizových pracovišť a ochrany obyvatelstva, průmyslová infrastruktura, civilní nouzová připravenost státu.

1.2.1 Pozemní doprava

MO ČR v oblasti pozemní dopravy zpracovává projektové požadavky na výstavbu konkrétních silničních a železničních náhradních přemostění. Stanovuje parametry a trasy zájmové silniční sítě (ZSS) a zájmové železniční sítě (ZŽS) včetně konkrétních požadavků na jejich provoz, údržbu a obnovu. Provoz na zájmové silniční síti je řešen jako smíšený s omezením civilního provozu s předností jízdy vojenských proudů a s možností vedení trasy jako silnice s předností v jízdě. V roce 2021 došlo ke schválení nové ZŽS ve spolupráci se Správou železnic, státní organizací (SŽ, s.o.), včetně seznamu zájmových železničních stanic. Jedná se o interní rezortní dokumenty, proto zde není možné uvádět konkrétní schéma ZSS a ZŽS. Jsou ale z více než 95% shodné se silniční sítí zařazenou do Transevropské dopravní sítě silničních a železničních koridorů, (TEN-T). Zbytek jsou komunikace nutné k příjezdům do posádek, výcvikových prostorů, železničních stanic, letišť, přístavů, náhradním přemostěním a skladům.

Pro tyto trasy jsou zpracovány Plány provizorních úprav, které upřesňují provoz na pozemních komunikacích, která nesplňují kritéria pro tyto trasy. Místa, která nesplňují kritéria jsou kontrolována a jsou zpracována opatření pro jejich překonání. Jedná se především zvýšení limitu nápravových tlaků, únosnosti mostů na vybraných trasách a vytvoření postupů pro případné zodolnění mostů v rámci krátkého časového období. Úpravy poloměrů oblouků na silniční síti, objezdy městských aglomerací, vytvoření míst pro odpočinek v rámci bezpečnostních přestávek s možností drobných oprav a dotankování techniky PHM apod.

Dále jsou zpracovány projekty pro výstavbu náhradních silničních přemostění, u náhradních železničních přemostění (viz obrázky 4 a 5) se projekty nezpracovávají předem. Přemostění jsou projektována až podle konkrétních poškození mostní konstrukce, Správa železnic, státní organizace, si toto řeší sama dodavatelským způsobem. Pro zvládnutí těchto náročných projektů jsou každoročně pořádána cvičení s názvem Obnova v různých částech

republiky. Cvičení se účastní Armáda ČR, dodavatelské firmy se zpracovanými konkrétními projekty. Materiál pro cvičení, a fakticky i pro obnovu železniční a silniční dopravní cesty, je zabezpečen z pohotovostních zásob Ministerstva obrany ze skladů Státních hmotných rezerv (SSHR).



Obrázek 4 Výstavba náhradního železničního přemostění pilíř Pižmo (Pokorný a Václavík, 2009)



Obrázek 5 Výstavba náhradního železničního přemostění ŽM 16 M (Pokorný a Václavík, 2009)

Zájmová silniční síť v rámci TEN-T	Požadované parametry
Délka vozidla	25 m (délka soupravy)
Výška vozidla	4,5 m
Šířka vozidla	3,75 m
Hmotnost vozidla	150 t (min. 120 t)
Zatížení na nápravu	11,5 t
Výška v tunelu	Mín 4,5 m (5 m)
Ostatní úseky zájmové silniční sítě	Požadované parametry
Šířka vozovky – dvoupruhová	7 m
Poloměr směrového oblouku	min 30 m
Podélné stoupání (klesání)	max 8 %
Podjezdná světlá výška	4,5 m
Zatížitelnost mostů	130 t

Tabulka 1 Parametry zájmové silniční sítě požadované AČR (Ministerstvo obrany, 2016; upraveno autorkou)

ZŽS tvoří hlavní tratě orientované východ – západ, odklonové tratě převážně orientované ve směru sever – jih, přípojné tratě a vybrané vlečky. Tyto tratě jsou v přechodových stanicích napojeny na železniční síť sousedních států. ZŽS pro plánované přesuny vlastních a spojeneckých sil kapacitně z hlediska dopravní cesty dostačuje. Parametry zájmové železniční sítě dle požadavků AČR jsou uvedeny v tabulce 2. (Ministerstvo obrany, 2016)

ZSS je tvořena zájmovými pozemními komunikacemi a tyto jsou na hraničních přechodech napojeny na silniční síť sousedních států. Z hlediska infrastruktury je ZSS dostačující. Významné omezení je v enormní hustotě provozu a zabezpečování plynulého tranzitu plánovaného objemu v daném časovém úseku. Parametry zájmové silniční sítě dle požadavku AČR jsou uvedeny v tabulce 1. (Ministerstvo obrany, 2016)

Zájmové železniční stanice jsou železniční stanice určená po dohodě se SŽ, s.o a MO ČR zastoupeném Odborem vojenské dopravy, ve které se pravidelně vykonávají činnosti k zajištění vojenských železničních přeprav (nakládka, vykládka, řazení vlaků, výcvik vojsk). Mezi zájmové železniční stanice patří všechny vlakové stanice. (SŽ D33, 2023)

Vzorové vozidlo pro ZŽS v rámci TEN-T		Maximální rozměr drážního vozidla v síti TEN-T	
Průjezdná délka	22 m	Hmotnost	150 t
Šířka	3,75 m	Nejvyšší nápravový tlak	22,5 t
Min. šířka tunelu	6,5 m	Zatížitelnost mostu	12 t/m
		Délka vlaku	740 m
Požadované parametry ZŽS pro další úseky mimo TEN-T			
Délka vlaku	600 m		
Hmotnost vlaku	1200 t		
Nápravový tlak	20 t		
Požadovaná propustnost ZŽS a dalších úseků			
Hlavní tratě		60 párů vlaků / 24 hodin	
Odklonové tratě		24 párů vlaků / 24 hodin	
Přípojné tratě		12 párů vlaků / 24 hodin	

Tabulka 2 Požadované parametry na zájmové železniční síti AČR (Ministerstvo obrany, 2016; upraveno autorkou)

V roce 2020 byl Armádou ČR zpracován požadavek na provoz na ZŽS a předán na MD ČR k posouzení. Požadavek vychází z úkolů AČR a požadavků spojenců v rámci přesunů přes naše území. Jedná se o kvalifikovaný odhad budoucích požadavků na provoz po ZŽS.

MD ČR oznámilo, že na posouzení obdržené žádosti stanoví pracovní skupinu. AČR několikrát v průběhu roku vyžaduje po MD ČR výsledek průběhu žádosti, a to již od roku 2020, kdy byla žádost podána. Tento krok se doposud neseťkává s odezvou. Na tomto místě je nutno zdůraznit, že MD ČR má povinnost požadavky AČR zabezpečit. V případě, že toho není schopno, je povinno navrhnout možné řešení. (Ing. Jan Horák, referent pozemní dopravy AČR, osobní komunikace, 15. 2. 2024)

Zájmová silniční síť je koncepčně 20 let stará, v roce 2023 byla stanovena nová ZSS a předána MD ČR k posouzení. Provoz na ZSS není řešen od roku 2000. V roce 2000 byly zrušeny poslední prvky řízení provozu na ZSS. Pro regulaci provozu na ZSS zejména při dopravních omezeních způsobených zabezpečením plynulého tranzitu spojeneckých či vlastních ozbrojených sil, kdy taková situace nevyhnutelně vede k omezení veřejné dopravy, povede také ke kongescím na objízdných trasách, se v minulosti připravovaly síly a prostředky pro předcházení těmto kolapsovým situacím. Zejména se jednalo o soupravy dopravního značení pro omezení jízdy nevojenských vozidel. Toto značení bylo dříve uloženo u Správy a údržby silnic (SÚS). (plk. Ing. Martin Štochl, krizový specialista AČR, osobní komunikace, 12. 3. 2024)

K rozvinutí značení na ZSS docházelo dle předem stanovených plánů. Avšak samotné dopravní značení nebylo řidiči v mnoha případech respektováno. Za účelem vynucení jejich dodržování a předcházení dopravním nehodám byla rozvinuta silniční pořádková služba. Jednalo se o příslušníky ozbrojených sil se zbraní. Soupravy pro značení a silniční pořádková služba byly zrušeny. V současné době dochází k opětovnému zřizování vojenské pořádkové služby a služby regulovčiků dopravy. V současných podmínkách zajišťuje případnou regulaci provozu při přesunech služba regulovčiků, Vojenská policie, příslušníci Odboru vojenské dopravy, Agentury logistiky Stará Boleslav a příslušníci Regionálních středisek vojenské dopravy, Agentury logistiky v Olomouci, Hradci Králové a Plzni. (plk. Ing. Martin Štochl, krizový specialista, osobní komunikace, 12. 3. 2024)

Kapacity pro doprovody vojenských přesunů jsou vzhledem k jejich objemu nedostačující. Jako nezbytná se v současných podmínkách jeví pomoc při řízení provozu silami Policie ČR (PČR), kdy spolupráce s PČR, je dle dosavadních zkušeností, na velmi vysoké úrovni. Spolupráce s PČR je založena na předběžných dohovorech, nebo na základě oznámení jednotlivých akcí. Zde by bylo velkým přínosem stanovení pravidel a přesných postupů. Úlohou vojenských složek je především zajistit dostatek údajů o plánovaných přesunech. V krizových stavech není Vojenská policie schopna zabezpečovat doprovody a regulaci dopravy pouze vlastními silami. (plk. Ing. Martin Štochl, krizový specialista AČR, osobní komunikace, 12. 3. 2024)

K dnešnímu dni je snaha vyřešit situaci tak, že se postaví silniční pořádková služba z příslušníků aktivních záloh. Tato varianta je zatím pouze v návrhové části u AČR na Sekci logistiky. Na to navazuje i označení vybrané silniční sítě směrovými a informačními tabulemi. Musíme předpokládat, že se zde nebudou pohybovat jen ucelené proudy, ale i menší skupiny vozidel či jednotlivá vozidla. Nebude možné všechna vojenská vozidla doprovázet. Z toho důvodu je zde nutnost vybudovat a zrealizovat systém značení ZSS. Dalším potencionálním problémem ZSS je její částečné určení pro evakuaci civilního obyvatelstva za krizových stavů, tzv. evakuační trasy, například při řešení živelných pohrom. Určení těchto tras je v gesci Hasičského záchranného sboru dle zákona č. 240/2000 Sb., Zákon o krizovém řízení a o změně některých zákonů. Dosud však neproběhlo jednání k porovnání evakuačních tras s požadavky MO ČR na ZSS a k řešení případných konfliktů a priorit ve využívání těchto úseků, které jsou shodné pro vojenské i civilní účely. (plk. Ing. Martin Štochl, krizový specialista AČR, osobní komunikace, 12. 3. 2024)

V určené síti dopravních cest je klíčové zajistit provozuschopnost, kvalitní údržbu a opravy požadované dopravní infrastruktury. V rámci MD ČR jsou podporovány, budovány

a modernizovány úseky infrastruktury, u kterých se prokáže ekonomická návratnost. Napojení úseků vojenských újezdů na dopravní síť v ČR nemá pozitivní vliv na zajištění kladných ekonomických ukazatelů. Pro úpravy těchto okrajových částí pozemních komunikací či drah je nutno počítat i se spolufinancováním z rozpočtu MO ČR. (Ministerstvo obrany, 2016).

Další téma, které Koncepce OPSÚ řeší, je výstavba Náhradních silničních přemostění. Jsou zavedeny dva druhy – náhradní silniční přemostění (staví ho MD ČR z materiálu pohotovostních zásob ve SSHR) a vojenská náhradní silniční přemostění (AČR nemá vlastní materiál, ten je tedy také alokován u SSHR). Náhradní silniční přemostění se používá jako prvek sloužící k překonání překážky, jako je řeka, cesta, nebo jiný terénní útvar. Jedná se o infrastrukturní stavbu (silnice nebo most), která musí být nahrazena novým nebo dočasným přemostěním. Dle specifikací AČR mohou být v jednom časovém úseku realizovány maximálně čtyři vojenská náhradní silniční přemostění. (Šmídek et al., 2021) Plán rozmístění náhradních silničních přemostění přes vodní toky je v neveřejném režimu, tudíž nelze specifikovat.

Konkrétní požadavky AČR na infrastrukturu pro pozemní dopravu se stanovují na příslušné období v rámci standardního čtyřletého plánovacího cyklu, kterým je aktuálně rok 2024 a dále s výhledem do roku 2028.

1.2.2 Letecká doprava

V oblasti letecké dopravy je situace analogická s pozemní dopravou. Infrastrukturu letecké dopravy tvoří stavby vybrané podle požadavků MO ČR, klíčové je definování vzletové a přistávací dráhy. Pro vojenské potřeby se vyčlení civilní letiště (dříve převážně vojenská), která umožní vzlet, přistání a související pohyb pro letounů typu například C-130 Herkules, C-5 Galaxy (obrázek 6). Letiště se vyčlení včetně technického zázemí, letových provozních služeb. MO ČR bude kompenzovat jejich využití v rámci cvičení nebo při použití za SOS nebo VS. (Šmídek et al., 2021)

Dalším požadavkem MO ČR je udržování a budování leteckých dálničních úseků. Určené letištní úseky dálnic v Plánu OPSÚ jsou Měřín (dálnice D1) 136 až 139,25 km a Vyškov (R 46) 2,75 až 5 km, v rekonstrukci. Tyto dálniční úseky jsou využívány jen pro nouzové přistání letadel a vojenské účely. Využívání vzdušného prostoru a poskytování letových provozních služeb je zajištěno na základě dohod mezi MD ČR a MO ČR. (Šmídek et al., 2021)



Obrázek 6 Letoun C-5 Galaxy (USAF,2018)

Pro účely využívání infrastruktury pro leteckou dopravu je Vládou ČR schválena Koncepce využití letištní sítě v ČR pro zajištění obrany ČR. Vojenská letiště jsou dislokována v Čáslavi, Náměšti nad Oslavou, Pardubicích, Praze – Kbelích. Armádou ČR lze využít i civilní letiště Ostrava-Mošnov, Brno – Tuřany, Praha – Letiště Václava Havla. (Šmídek, 2023)

1.2.3 Vodní doprava

Infrastruktura pro vodní dopravu je dlouhodobě analyzována MO ČR v součinnosti s MD ČR. Posuzovány jsou podmínky vnitrozemské vodní cesty na řece Vltavě, Moravě a řece Labe z hlediska využitelnosti AČR a spojeneckými ozbrojenými silami. Sleduje se splavnost těchto úseků: Vltava – od Týna nad Vltavou po Mělník, Labe – od Pardubic do Děčína a Morava – od Olomouce na hranice se Slovenskou republikou. (Šmídek et al., 2021)

Za zmínku stojí zajímavost, že poslední realizovaná vojenská přeprava po Labi byla v září 1984. Jednalo se o přepravu německé armády z přístavu Mělník do SRN v rámci cvičení Štít 1984. Byl zde ustanoven Vojenský správce přístavu – por. Ing. Zdeněk Hrdlička. V Hamburku má AČR dodnes svůj kousek přístavu. (Ing. Zdeněk Hrdlička, referent drážní dopravy, AČR, osobní komunikace, 24. 4. 2024)

1.3 Legislativa

Legislativa pro operační přípravu státního území vychází z právních předpisů, nařízení a směrnic, které stanovují postupy, povinnosti a pravomoci orgánů státní správy, bezpečnostních složek a dalších subjektů zapojených do přípravy na krizové situace a mimořádné události. Tato legislativa je součástí celého právního systému daného státu

a obvykle zahrnuje strategie, zákony a nařízení o krizovém řízení, o ochraně kritické infrastruktury, zákony a nařízení o ozbrojených silách, směrnice, plány. (Šmídek et al., 2021)

Základní právní prostředí je dáno následujícími zákony (ChatGPT,2024):

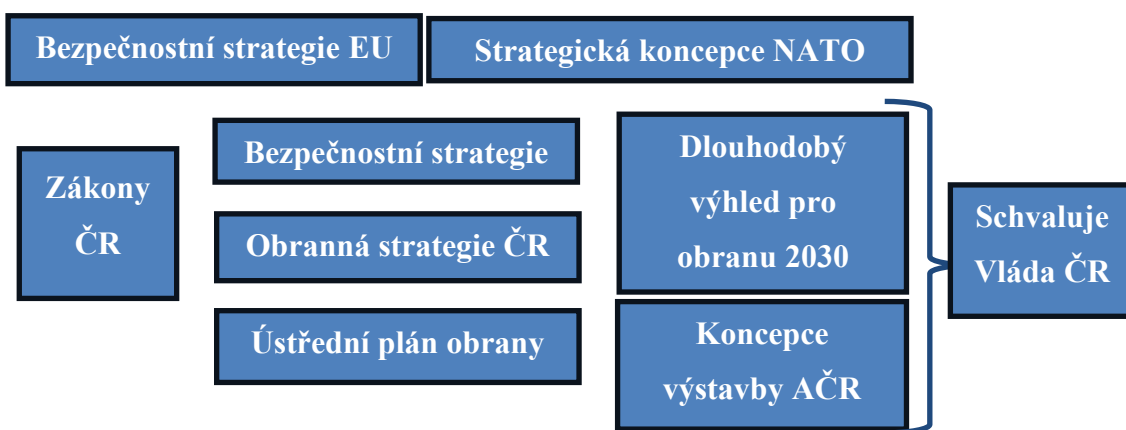
- Ústava ČR, Zákon č. 1/1993 Sb., - je nejvyšším právním dokumentem v ČR a všechny ostatní právní předpisy musí být s ní v souladu.
- Ústavní zákon č. 110/1998 Sb., o bezpečnosti ČR – je klíčovým právním dokumentem v oblasti bezpečnosti ČR, který stanovuje rámec pro bezpečnostní politiku a opatření v ČR. Tento ústavní zákon stanoví základní principy a opatření pro ochranu státního území, státní bezpečnosti a ochrany občanů. Klíčové body tohoto ústavního zákona obsahují základní principy bezpečnosti, povinnosti státu, bezpečnostní složky, mimořádná opatření, spolupráce s mezinárodními partnery, kontrolní mechanismy. Definiuje krizové stavy.
- Zákon č.222/1999 Sb., o zajišťování obrany – upravuje postupy a opatření související se zajištěním obrany státu. Zaměřuje se na organizaci, pravomoci a povinnosti orgánů a subjektů, zapojených do ochrany státní bezpečnosti a obrany. Jeho cílem je zajistit efektivnost a koordinovanou reakci na různé bezpečnostní hrozby a krizové situace.
- Zákon č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon) –upravuje postupy a opatření související s řízením mimořádných událostí a krizových situací, které mohou ohrozit bezpečnost občanů a státního území. Je důležitým právním nástrojem pro zajištění koordinované reakce s cílem minimalizovat škody a zajistit ochranu občanů a majetku.
- Zákon č.241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy–zákon upravuje přípravu a přijetí hospodářských opatření v krizových stavech pro stabilitu a fungování ekonomiky. Jde o opatření k minimalizování negativních dopadů krizových situací na hospodářství. Jedná se o klíčový právní dokument pro řízení ekonomických aspektů krizových situací a mimořádných událostí.
- Zákon č.77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic 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 – tento zákon je klíčovým dokumentem upravujícím organizaci a fungování železniční infrastruktury a ČR. Zavádí nové prvky do regulace železniční dopravy a infrastruktury. Je důležitým právním předpisem, který má vliv na fungování železničního sektoru. Jedná se o právní rámec pro organizaci, provoz a rozvoj železniční infrastruktury.

- Zákon č. 97/1993Sb., o působnosti Správy státních hmotných rezerv –zákon upravuje kompetence a působnost Správy státních hmotných rezerv. Správa je zodpovědná za zajištění dostupnosti strategických materiálů a prostředků v případě mimořádných událostí, nebo v případech ohrožujících stabilitu a bezpečnost státu. Jejím hlavním cílem je minimalizovat dopady těchto událostí. Zákon stanovuje pravomoci a povinnosti SSHR v oblastí skladování, nákupu, prodeje a využívání materiálu a prostředků, které jsou považovány za strategické, jako například energetické suroviny, potraviny, vodní zdroje, léky a zdravotnické prostředky, strategické suroviny jako kovy, minerály a chemické látky, infrastruktura jako například telekomunikační sítě, dopravní uzly, elektrárny, sklady.
- Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných úředních orgánů státní správy ČR – stanovuje strukturu a fungování ministerstev a dalších úředních orgánů ve státní správě ČR. Hlavním úkolem je organizace státní správy a definování pravomocí jednotlivých ministerstev, vztahy mezi jednotlivými orgány státní správy. Tento zákon je klíčový rámec pro organizaci státní správy a k zachování správného fungování státního aparátu.
- Zákon č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách ČR - upravuje organizaci, pravomoci a činnosti ozbrojených sil ČR. Je to základní právní dokument pro fungování armády a vojenských složek v ČR.
- Zákon č. 310/1999 Sb., o pobytu ozbrojených sil na území ČR – je důležitý nástroj pro řízení a regulaci přítomnosti zahraničních vojenských jednotek na území ČR. Stanovuje právní rámec pro přítomnost zahraničních vojenských sil na území ČR, včetně podmínek, za kterých mohou být tyto síly umístěny a provozovány.
- Zákon č. 585/2004 Sb., o branné povinnosti a jejím zajišťování (branný zákon) – zákon definuje brannou povinnost občana ČR pro plnění úkolů OS ČR. Zahrnuje mimo jiné povinnost občana podrobit se odvodnímu řízení, vykonávání vojenské činné služby.
- Vyhláška č. 498/2000 Sb., vyhláška SSHR o plánování a provádění hospodářských opatření pro krizové stavy.
- Předpis SŽ D33, interní předpis Správy železnic, s.o., o vojenských přepravách – jedná se o interní dokument SŽ, s.o. k zabezpečení vojenských přeprav, nakládek, vykládek vojenských vlaků a v neposlední řadě zabezpečení mimořádného vojenského vlaku.

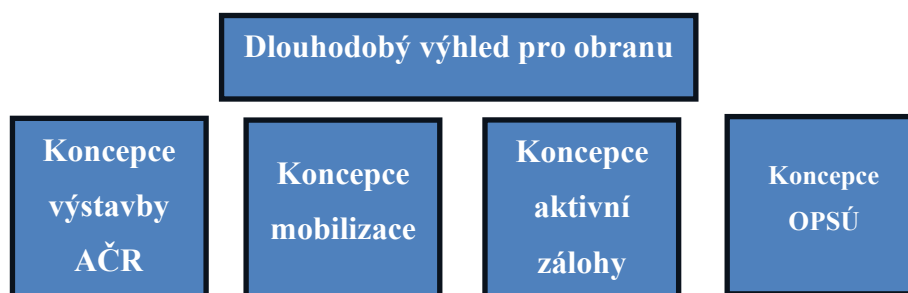
Koncepce OPSÚ ČR je zpracována Ministerstvem obrany na základě zákona 2/1969 Sb., o řízení ministerstev a jiných úředních orgánů státní správy ČR a v souladu se zákonem č. 222/1999 Sb., o zajištění obrany ČR.

Koncepce OPSÚ navazuje na Bezpečnostní strategii ČR, Koncepti výstavby AČR, Koncepti ochrany obyvatelstva, Koncepti mobilizace ozbrojených sil ČR. Koncepce OPSÚ je dále rozpracována v souladu s Plánem obrany ČR. Rozdělení je ukázáno na obrázku 7 a 8. (Ministerstvo obrany,2016)

- Bezpečnostní strategie – klíčový dokument, který určuje hlavní bezpečnostní cíle, hrozby a priority ČR a navrhuje opatření k zajištění bezpečnosti a stability země. Zahrnuje jak vojenské, tak i politické, ekonomické, sociální a enviromentální aspekty bezpečnosti. Současně platná Bezpečnostní strategie 2023 čerpá ze Strategické koncepce NATO a Strategického kompasu EU – klíčových dokumentů obou organizací. (Ministerstvo obrany, 2016).
- Plán obrany ČR – je základním plánovacím dokumentem pro řízení a organizaci zajišťování obrany státu. Zpracovává se v souladu se zákonem 222/1999 Sb., o zajištění obrany ČR. Vychází z principů obsažených v Bezpečnostní strategii. (Ministerstvo obrany, 2016)



Obrázek 7 Základní dokumenty pro OPSÚ (Ministerstvo obrany, 2016; upraveno autorkou)



Obrázek 8 Dokumenty související s problematikou OPSÚ (Ministerstvo obrany, 2016; upraveno autorkou)

Na závěr této podkapitoly je nutné osvětlit rozdíl mezi pojmy obranné a krizové plánování. Krizové plánování je zaměřeno na řešení širokého spektra krizových situací. Oblast krizového plánování zahrnuje oblasti, které se týkají krizového řízení, obranného plánování a hospodářských opatření pro krizové stavy. Jedná se o analýzu a vyhodnocení bezpečnostních rizik, plánování, organizování, realizaci a kontrolu činností souvisejících s přípravou na krizové situace a jejich řešení a ochranou kritické infrastruktury. Naproti tomu, obranné plánování je plánovací proces, jehož cílem je zajistit vojenské schopnosti nutné pro provedení operačních plánů. Úkoly na úseku obranného plánování jsou vymezeny především zákonem č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů a nařízením vlády č. 51/2004 Sb., o plánování obrany státu. (Hlavní město Praha, 2023)

1.4 Správa státních hmotných rezerv

K ucelenému teoretickému přehledu k dané problematice je nutné zmínit základní pojmy v oblasti správy hmotných rezerv. Tyto pojmy budou zmiňované dále v celém textu této práce proto je uváděn jejich kontext s definicí k pochopení celé problematiky. (SSHR, 2024a)

Správa státních hmotných rezerv (SSHR) je ústředním orgánem státní správy v oblastech hospodářských opatření pro krizové stavy a státních hmotných rezerv. Byla zřízena zákonem č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy, ve znění pozdějších předpisů. Její působnost je upravena zejména zákonem č. 97/1993 Sb., o působnosti Správy státních hmotných rezerv, ve znění pozdějších předpisů. SSHR jsou důležitou složkou bezpečnostního systému ČR. Znázorněno na obrázku 9. (SSHR, 2024a)



Obrázek 9 Místo SSHR v bezpečnostním systému ČR (Švagr, 2015)

Dalším významným pojmem jsou hospodářská opatření pro krizové stavy (HOPKS). Systém HOPKS tvoří pět pilířů, a to systém nouzového hospodářství, systém hospodářské mobilizace, systém státních hmotných rezerv, výstavba nezbytné infrastruktury, systém regulačních opatření. V těchto pěti složkách je systém HOPKS vytvořen tak, aby byla maximálně efektivní a kompaktní k zajišťování věcných zdrojů a pro řešení všech typů krizových situací. Systém je úzce spojen se systémem krizového a obranného plánování, systémem mimořádných událostí, krizového řízení. SSHR celý proces zajišťuje nejen legislativně, ale také zajišťuje jeho chod včetně informační podpory. Schématické znázornění pilířů HOPKS na obrázku 10. (SSHR, 2024b)



Obrázek 10 Hospodářská opatření pro krizové stavy (Švagr, 2015)

Pro účely této práce bude blíže specifikován pilíř systému hospodářské mobilizace. System hospodářské mobilizace vychází ze zákona č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky Správy státních hmotných rezerv č. 498/2000 Sb., o plánování a provádění hospodářských opatření pro krizové stavy. System hospodářské mobilizace tvoří organizační, materiální, personální a jiná opatření, kterými ústřední správní úřad zabezpečuje mobilizační dodávku pro potřeby ozbrojených sil a ozbrojených bezpečnostních sborů a je určen k podpoře jejich činnosti za stavu ohrožení státu a válečného stavu.

Později se práce bude zmiňovat o mobilizační dodávce, což je smluvní vztah mezi objednateli mobilizačních dodávek – příslušné ústřední správní úřady (ÚSÚ) – MO ČR, MV ČR, MF ČR – za rozsah své působnosti ve státní správě formulují jednotlivé mobilizační dodávky. Požadavky na ně předávají písemnou formou konkrétnímu dodavateli. Více k této problematice v podkapitolách 2.2 a 2.3.

V souvislosti s hospodářskou mobilizací, SSHR v pilíři použití státních hmotných rezerv členíme rezervy na hmotné rezervy, pohotovostní zásoby, zásoby pro humanitární pomoc, mobilizační rezervy. Pro účely této práce mají hlavní význam pohotovostní zásoby a mobilizační rezervy. Vše uvedené je znázorněno na obrázku 11. (SSHR, 2024b)

Mobilizační rezervy – dle zákona zákon č. 97/1993 Sb., o působnosti Správy státních hmotných rezerv, ve znění pozdějších předpisů, v § 4, tvoří mobilizační rezervy vybrané základní suroviny, materiály, polotovary, výrobky, stroje a jiné majetkové hodnoty určené pro zajišťování mobilizačních dodávek (pro podporu ozbrojených sil a ozbrojených bezpečnostních sborů po vyhlášení stavu ohrožení státu a válečného stavu). (SSHR, 2024b), (ČESKO, 1993)

Pohotovostní zásoby – dle zákona zákon č. 97/1993 Sb., o působnosti Správy státních hmotných rezerv, ve znění pozdějších předpisů, § 4, tvoří vybrané základní materiály a výrobky, určené k zajištění nezbytných dodávek pro podporu obyvatelstva, činnosti havarijních služeb a hasičských záchranných sborů po vyhlášení krizových stavů, v systému nouzového hospodářství, kterou nelze zajistit obvyklým způsobem a pro materiální humanitární pomoc poskytovanou do zahraničí. Do pohotovostních zásob patří obnova sjízdnosti sítě dopravní cesty. Příklad na obrázku 12. (SSHR, 2024b), (ČESKO, 1993a)



Obrázek 11 Struktura SSHR (Švagr, 2015)



Obrázek 12 Příklad pohotovostních zásob pro obnovení sjízdnosti sítě dopravní cesty (Švagr, 2015)

Druhým blíže specifikovaným pilířem je pilíř pro údržbu a výstavbu infrastruktury. Infrastrukturou k přípravě a přijetí hospodářských opatření pro krizové stavy jsou stavby, určené pro účely HOPKS ve vlastnictví České republiky, k nimž má příslušnost hospodařit správní úřad, dále jejich technické zabezpečení vnitřními rozvody inženýrských a telekomunikačních sítí, jejich technologické vybavení a pozemní komunikace, dráhy, přístavy a letiště sloužící pro dopravní obsluhu těchto staveb. Pozemní komunikace, dráhy, přístavy a letiště sloužící pro dopravní obsluhu těchto staveb. Požadavky na výstavbu nezbytné infrastruktury vyplývají z krizových plánů orgánů krizového řízení. (Švagr, 2015)

Z výše uvedeného je patrné, že SSHR je velmi důležitým prvkem v celém systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury. Jednotlivé pojmy se budou prolínat celou diplomovou prací.

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU OCHRANY A OBNOVY ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

V souvislosti se zásadní změnou bezpečnostní situace a bezpečnostního prostředí v Evropě došlo k výrazným změnám v obranném plánování NATO. Jako stěžejní krok k předcházení konfliktu či jeho rozšíření se mimo jiné používá prvek odstrašení (deterrence), což znamená „odrazování“ od nežádoucího chování protivníka. Toto se provádí například testováním zbraní, zvýšením vojenské přítomnosti v regionu, prováděním cvičení se simulací skutečných útoku apod. (Council Foreign Relationship, 2013)

Prvek odstrašení v aliančních plánech má tedy i praktický dopad na ČR. Podle aktuálních aliančních plánů je ČR pro svou geografickou polohu, považována za tranzitní zemi s okrajovou možností rozvinutí spojeneckých sil na našem území. Uvedené skutečnosti ovšem nevyklučují případné záškodnické a diverzní akce nepřítelů a z toho plynoucí rizika pro dopravu, vyžadující revizi stávajících požadavků a stanovení nových požadavků na krizovou připravenost k provádění údržby a obnovy železniční infrastruktury za krizových stavů. Spojenecké plány obsahují předpokládané objemy (rozvržení do několika etap) a časová hlediska uskutečnění tranzitů spojeneckých sil. Větší část objemu předpokládaných tranzitujících vojsk a techniky je při nárůstu napětí či hrozeb plánována ještě před vyhlášením krizových stavů. Ani v jednom hledisku nedává současná situace v ČR předpoklad k plnému naplnění spojeneckých závazků. (plk. Ing. Martin Štochl, krizový specialista AČR, osobní komunikace 14. 6. 2024)

Je potřeba aktualizovat pohled na systém zajištění obnovy a ochrany železniční dopravní infrastruktury v krizových situacích, které vychází z Plánu OPSÚ a je realizována dle Plánu technické ochrany železnic. (Soušek et al., 2011)

2.1 Obečná východiska zajištění ochrany, údržby a obnovy železniční infrastruktury ČR

Současný náhled na technickou ochranu železnice (TOŽ) již nevyhovuje současným standardům. Hlavním důvodem je jeho určení pro tzv. vojenské krizové stavy, což jsou stav ohrožení státu a válečný stav. Krizové stavy a související opatření jsou v ČR upraveny zákonem 240/2000 Sb., o krizovém řízení, ve znění pozdějších předpisů (krizový zákon). Zákon definuje čtyři druhy krizových stavů. Krizové stavy jsou uvedeny v tabulce 3. (Soušek et al., 2011)

Druh krizového stavu	Vyhlašující orgán	Územní rozsah
Stav nebezpečí	Hejtman (primátor hl. m. Prahy)	Celý kraj nebo jeho část
Nouzový stav	Vláda (předseda vlády)	Celý stát nebo jeho část
Stav ohrožení státu	Parlament na návrh vlády	Celý stát nebo jeho část
Válečný stav	Parlament	Celý stát

Tabulka 3 Druhy krizových stavů v ČR (ČESKO, 1998; přepracováno autorkou)

K pochopení obecného východiska bylo popsáno bezpečnostní prostředí a definovány potencionální hrozby, které mají zásadní dopad na železniční infrastrukturu. Již v míru je potřeba stanovit potencionální hrozby a rizika pro železniční infrastrukturu, rozsah možného poškození a rámcové plány na obnovu železniční infrastruktury. Tento proces je nezbytné legislativně zabezpečit a stanovit podmínky a požadavky. Ministerstvo obrany bude pro oblast zajištění dopravní infrastruktury po vyhlášení stavu ohrožení státu nebo válečného stavu uplatňovat konkrétní požadavky na pozemní, leteckou a vodní dopravu, a to s cílem zabezpečit podmínky pro přesuny a přepravu OS ČR, spojeneckých OS na, nebo přes území ČR.

AČR musí jasně definovat potřebu vyčlenění prostředků k místům předpokládaného narušení železniční sítě pro obnovu železniční infrastruktury a požadavky na udržení provozu v první fázi krizového stavu alespoň jednokolejně. Pro nakládku a vykládku vojenských vlaků využít prioritně zájmové železniční stanice. V případě poškození zájmových železničních stanic stanovit místa vhodná pro výstavbu výpomocných ramp, například rampa UNOR (viz obrázek 13), a řešení nastalé situace vykládkou z vlaku na silniční dopravní prostředky, dále přepravou po pozemní komunikaci a následnou opětovnou nakládkou na vojenský vlak. AČR má specifické požadavky na plnění parametrů zájmové železniční sítě pro vojenské účely, tyto parametry vyplývají z Operační přípravy státního území a Plánu OPSÚ. Zásadním problémem, který je potřeba také řešit je nedostatek zdrojů, sil a prostředků pro zhotovení obnovovacích prací.



Obrázek 13 Mobilní rampa UNOR (Moravec, 2022)

Mezi další priority v souladu se strategickými podmínkami v ČR jsou v rámci AČR definovány požadavky, které mají přímou vazbu na sjízdnost a provozuschopnost železniční dopravní sítě, na schopnost přijetí spojeneckých sil při řešení vojenské krizové situace na území Evropy i mimo ni, a to v souvislosti s článkem 5 Severoatlantické smlouvy, dále zachování prostředků a schopnosti poskytnout podporu Integrovanému záchrannému systému (IZS) pro řešení nevojenských krizových situací tj. stavu nebezpečí a nouzového stavu. (Soušek et al., 2011)

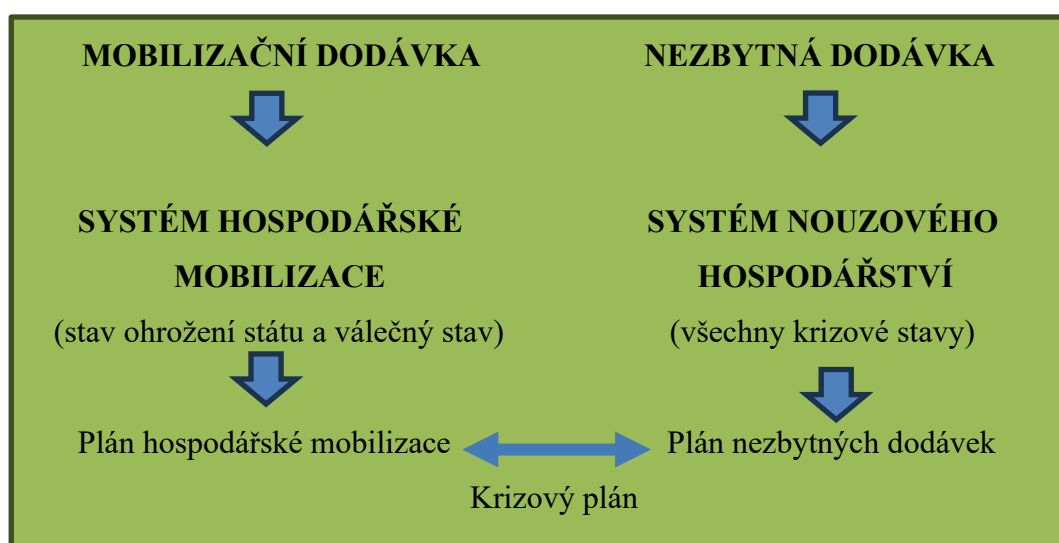
V oddíle 1.2.1 je zmíněno cvičení Obnova, které je významné pro celkovou souhru a koordinaci celého procesu obnovy železniční dopravní cesty. Materiálově je obnova železniční dopravní cesty řešena z pohotovostních zásob Státních hmotných rezerv. Pro technickou ochranu zájmových vojenských železničních vleček je uzavřena mobilizační dodávka na jejich ochranu a obnovu.

Pro upřesnění pojmů ze zákona č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy, ve znění pozdějších předpisů, je nutné uvést rozdíl v pojmech mobilizační a nezbytná dodávka. (ČESKO,2000a)

Nezbytná dodávka je obecný pojem HOPKS. Je realizována v systému nouzového hospodářství k uspokojení základních potřeb obyvatelstva a pro podporu Hasičského záchranného sboru a pro podporu výkonu státní správy. (ČESKO,2000a)

Mobilizační dodávka je realizována za systému hospodářské mobilizace k zabezpečení potřeb OS a ozbrojených bezpečnostních sborů. (ČESKO, 2000a)

Mobilizační dodávka není určena pro stav nebezpečí a nouzový stav, (viz podkapitola 1.4). Systém hospodářské mobilizace umožňuje organizované využití zdrojů ve vlastnictví právnických a podnikajících fyzických osob pro zajištění potřeb ozbrojených sil a ozbrojených bezpečnostních sborů. Zásadní rozdíl fungování systému hospodářské mobilizace od systému nouzového hospodářství spočívá v tom, že veškeré požadavky na mobilizační dodávku jsou předem plánovány a předem smluvně zabezpečeny v celém řetězci dodavatelské sféry. Pro lepší přehled je tato problematika znázorněno na obrázku 14. (Soušek et al., 2011)



Obrázek 14 Mobilizační a nezbytná dodávka v systému HOPKS (ČESKO, 2000a; upraveno autorkou)

Základním principem je, aby zabezpečení nezbytné dodávky za krizové situace probíhalo v maximální možné míře způsobem obvyklým pro období mimo krizové stavy. Rozumí se tím skutečnost, že dodavatel nezbytné dodávky ji bude zabezpečovat po vyhlášení krizového stavu stejným způsobem, tedy stejně kvalitně, jako mimo krizové stavy. Systém nouzového hospodářství je určen pro všechny krizové stavy. Systém hospodářské mobilizace pouze pro stav ohrožení státu a válečný stav. (Soušek et al., 2011).

Na technickou ochranu a obnovu železnice byla v roce 2016 mobilizační dodávka zrušena. Zůstala jen mobilizační dodávka na technickou ochranu a obnovu vojenských železničních vleček. Ta je v současné době řešena se SŽ, s.o. Dodavatelský způsob řešení technické ochrany ZŽS naráží na řadu úskalí, a to zejména na fakt, že stavební společnosti musí disponovat nejen lidskými zdroji, moderními materiálními a technickými prostředky ale také dostatečnými kapacitními možnostmi. Proto je důležité klást důraz na cvičení jako je Obnova, popsané v oddíle 1.2.1.

Pro zlepšení stavu současné dopravní sítě je využíván program Evropské unie (EU) z fondu Connecting Europe Facility (CEF), více o programu v podkapitole 3.1.

Vychází se z faktu, že krizové situace vojenského charakteru, tedy stav ohrožení státu a válečný stav, vznikají postupně, zájmové objekty k ničení jsou definovány dostatečně dopředu. Garance obnovy železniční dopravní infrastruktury leží na SŽ, s.o. jako provozovateli dráhy. Vlastní prostředky a kapacity SŽ, s.o. nezabezpečí řešení všech situací, které mohou nastat za krizového stavu. (Ing. Rozová Dana, systémový specialista SŽ, s.o., osobní komunikace 14. 3. 2024)

V mírovém stavu MO ČR nezpracovává dopředu projekty pro náhradní železniční přemostění. Vše je řešeno až dle skutečného stavu poškození konstrukce dodavatelsky ve spolupráci se SŽ, s.o. Provozovatel železniční dopravní infrastruktury, tedy SŽ, s.o, zpracuje projektové požadavky na výstavbu konkrétních železničních náhradních přemostění. MO ČR stanoví parametry a požadavky zájmové železniční sítě, stejně tak i zájmové silniční sítě, spoluprací s provozovateli dopravní infrastruktury zajistí materiál a výstavbu pro požadované silniční a železniční náhradní přemostění a dále dle požadavku a finančních možností realizaci přípravy, údržby a obnovy ZŽS a ZSS. (AČR, 2024a)

K zabezpečení věcných zdrojů k zabezpečení úkolů dopravní infrastruktury je využíván systém hospodářských opatření pro krizové stavy (HOPKS) podle zákona č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy. V rámci dvouletého plánovacího cyklu vytváření a udržování státních hmotných rezerv se provádí průběžná analýza vytvořených pohotovostních zásob a v návaznosti na bezpečnostní situaci aktualizace jejich kvalitativní a kvantitativní potřeby formou podkladu do Plánu vytváření a udržování státních hmotných rezerv, k zajištění bezpečnosti ČR. (ČESKO, 2000a)

2.2 Technická ochrana pozemních komunikací

K zajištění funkčnosti podzemních komunikací v době jejich narušení i v případě mimořádné události je třeba vytvořit organizační, materiálové a kapacitní předpoklady. Toto zajišťuje komplex opatření technické ochrany. Jedná se tedy o souhrn opatření za krizových stavů ke zvýšení odolnosti silniční a železniční sítě a k zabezpečení rychlé obnovy silniční a železniční sítě, mimo jiné i v zájmu obrany ČR s důrazem na zabezpečení hospodářských a vojenských přepravních potřeb na území ČR. (Soušek et al., 2011)

Úkoly obnovy a údržby pozemních komunikací vystupují do popředí v krizových stavech. Na zájmové silniční síti se jedná zejména o stanovení objízdných tras. Vzhledem k požadavkům na ZSS uvedených v oddíle 1.2.1 je stanovení náhradní trasy složité, a to i vzhledem k hustotě a kapacitě silniční sítě v ČR. Organizace objízdných tras i mimo původní komunikace se u vojenské techniky vzhledem k vyšší průchodnosti terénem stanoví snadněji. Pro tyto účely jsou ve struktuře MO ČR, a to konkrétně pod Agenturou logistiky u Odboru vojenské dopravy ve Staré Boleslavi ustanoveny tzv. MCT (Movement Control Team). Nejzásadnějším problémem tedy zůstává obnova zničených mostních objektů, zejména přes hluboké terénní překážky (údolí, vodní toky) a to systémem náhradních silničních a železničních přemostění. Pro obnovu a údržbu pozemních komunikací není stavební materiál smluvně zajištěn. V této situaci se spoléhá na MD ČR a jeho povinnost zajistit sjízdnost a obnovu silnic a železnic dle Vyhlášky 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V období zhoršené bezpečnostní situace by tyto organizace zajišťovaly požadavky AČR na ZSS. (Soušek et al., 2011)

Na Odboru vojenské dopravy, Agentury logistiky ve Staré Boleslavi (OVD) a na regionálních střediscích vojenské dopravy v Hradci Králové, Olomouci a Plzni se uchovává Plán provizorních úprav (PPÚ). Plán provizorních úprav obsahuje činnosti, kapacity, potřebný materiál a techniku pro například zesílení únosnosti mostu, rozšíření směrového oblouku, vytýčení objížděky pro vozidla překračující parametry omezující průjezdnost (únosnost mostu, výška vozidla) apod. MO ČR cestou OVD zpracuje Přehled zjištěných závad na ZSS a tento pak slouží jako podklad ke zpracování Plánu provizorních úprav. (AČR, 2024a), (Soušek et al., 2011)

Obnova pozemních komunikací se předpokládá ve dvou stupních. Prvním je obnova pozemních komunikací pro AČR v rámci definované ZSS včetně výstavby náhradních silničních přemostění. Druhý stupeň je obnova pozemních komunikací mimo ZSS. (Soušek et al., 2011)

Ochrana a obnova zájmové silniční sítě není řešena žádnou mobilizační dodávkou. V současné době situace ze strany MO ČR není řešena takřka vůbec. (Soušek et al., 2011).

2.3 Technická ochrana železnic

Technická ochrana železnic (TOŽ) je souhrn opatření prováděných v míru, ve stavu ohrožení státu a válečném stavu ke zvýšení odolnosti zájmové železniční sítě a k zabezpečení co nejrychlejší obnovy železničního provozu v zájmu obrany ČR. Veškerá technická opatření se řeší s důrazem na zabezpečení přepravních potřeb ozbrojených sil (Soušek a Kopčák, 2004). Zabezpečení provozuschopnosti ZŽS je i závazek vůči partnerům NATO při jejich přesunech přes naše území do místa operačního působení.

Technická ochrana železnic je jednou z hlavních podmínek úspěšného zvládnutí krizových situací vojenského i nevojenského charakteru. Opatření prováděná ke zvýšení odolnosti ZŽS jsou například: (Soušek a Kopčák, 2004)

- technické průzkumy železničních objektů a železničních tratí,
- předem připravená dokumentace k technické ochraně a obnově a její aktualizace podle skutečného stavu železničních objektů a tratí,
- součinnost mezi jednotlivými orgány a organizacemi, které se podílí na zabezpečení obnovy a ochrany ZŽS,
- zahájení rychlé obnovy zničených nebo poškozených tratí a objektů (krátkodobá obnova a následná obnova s časovým omezením),
- praktické přesuny sil a prostředků a obnovovacího železničního materiálu do předem připravených zájmových prostorů.

Zájmová železniční síť byla definována v oddíle 1.2.1. Na této síti je po celou dobu vyhlášení krizového stavu nutné udržovat provoz v nutném rozsahu. SŽ, s.o., zajišťovala technickou ochranu a obnovu pro potřeby obrany státu na základě smlouvy o zabezpečení mobilizační dodávky. Tato smlouva byla v roce 2016 ze strany MO ČR vypovězena. Tímto krokem již není SŽ, s.o. subjektem hospodářské mobilizace (subjekt určen k zajištění potřebných věcných zdrojů pro ozbrojené síly a bezpečnostní sbor při vyhlášení SOS či VS od podnikatelské sféry ČR). (Soušek a Kopčák, 2004)

Důsledkem tohoto kroku je snížená schopnost zajistit technickou ochranu a obnovu železniční dopravní cesty pro potřeby AČR. SŽ, s.o., není v současné době schopna zajistit obnovu narušené dopravní cesty v rozsahu požadovaném ze strany AČR. Toto je řešeno SŽ, s.o., dodavatelsky, v současné době hlavně soukromou stavební společností Chládek a Tintěra, a.s. (Ing. Rozová Dana, systémový specialista SŽ, s.o., osobní komunikace 14. 3. 2024)

Při současně platné mobilizační dodávce na technickou ochranu a obnovu vojenských železničních vleček by pro SŽ, s.o. bylo prioritou obnovit provoz dle mobilizační dodávky a až poté zahájit obnovu na jiných úsecích železniční sítě. (Ing. Rozová Dana, systémový specialista SŽ, s.o., osobní komunikace 14. 3. 2024) Zde nastává další problém současného pojetí bez existence mobilizační dodávky na ZZS, a to že zaměstnanci dodavatelských společností nejsou zproštěni branné povinnosti a technické prostředky dodavatelských společností mohou po vyhlášení SOS nebo VS zahrnout do svých plánů řešení krizové situace. (Soušek a Kopčák, 2004)

Pokud by nebyla zrušena mobilizační dodávka na technickou ochranu a obnovu železniční infrastruktury mezi MO ČR a SŽ, s.o., situace u SŽ, s.o. je odlišná. SŽ, s.o. může Krajské vojenské velitelství žádat o zproštění zaměstnanců výkonu služby z důvodu zabezpečení nezbytného chodu národního hospodářství dle zákona č. 585/2004 Sb. o branné povinnosti, ve znění pozdějších předpisů. Subjektem hospodářské mobilizace se stává dodavatel mobilizační dodávky na návrh objednatele mobilizační dodávky na základě písemné žádosti a souhlasu. Tato služba má svá kritéria. Je to například potřebné technické vybavení, požadavek na splnění ochrany utajovaných informací, řádné hospodaření, a hlavně subjekt je finálním dodavatelem mobilizační dodávky či poddodavatelem. Po splnění těchto kritérií plynou pro subjekt hospodářské mobilizace výhody ze zmíněného zákona č.585/2004 Sb., o branné povinnosti, ve znění pozdějších předpisů. Zejména se jedná tedy o osvobození od povinnosti poskytnout věcné prostředky a subjekt hospodářské mobilizace je oprávněn požádat pro své zaměstnance zajišťující mobilizační dodávku zproštění mimořádné služby. (Digitální a Informační Agentura, 2024)

Tato opatření je nutno řešit před vyhlášením krizového stavu. Z tohoto hlediska SŽ, s.o. není schopna zajišťovat technickou ochranu a obnovu železniční dopravní cesty za stávajících podmínek dle požadavků AČR.

SŽ s.o. vychází při obnově z původních standardů a časových norem pro obnovu provozu na síti z doby platnosti poslední mobilizační dodávky (rok 2016) a zavedla to jako interní normy označené „O“, pro časové a výkonnostní požadavky. Přehled předpisů řady „O“ je uveden v následující tabulce 4.

Interní označení předpisu	Název předpisu
O3	Zásady pro obnovu rozrušené železniční sítě za válečného stavu
O4	Předpis pro technickou ochranu a obnovu železnic za branné pohotovosti státu
O5	Předpis pro organizaci a činnost obnovovacích jednotek za krizových stavů

Tabulka 4 Interní označení předpisů SŽ, s.o. (SŽ, 2023)

Zdroje jsou v režimu neveřejném, tudíž nelze uvádět konkrétní parametry. Ve zmíněných interních normách je uvedeno stanovení pořadí při obnově železniční sítě, a to ve prospěch ozbrojených sil a udržení provozu na ZŽS. Což je povzbudivá informace ve prospěch potřeb a požadavků AČR. (SŽ,2023)

V Plánu OPSÚ jsou uvedeny údaje, viz tabulka 2, které AČR schvaluje jako požadavky na zabezpečení provozu na ZŽS. Údaje nemohou být uvedeny konkrétně pro svůj stupeň utajení. Dále je v Plánu OPSÚ uvedeno: *„údaje jsou pouze orientační a mají informační charakter a reálná obnova bude provedena v době SOS a VS v rámci odpovědnosti provozovatele železniční infrastruktury dle skutečného rozsahu poškození“* (AČR, 2023a).

Toto je tedy pro AČR velký a dlouho neřešený problém. Naproti tomu tabulka 5 ukazuje některé orientační interní normy SŽ, s.o. pro obnovovací práce (SŽ, 2023).

Z tabulky je patrná vysoká časová náročnost obnovovacích prací. Při porovnání požadavků AČR, a interních norem SŽ, s.o. je patrné že požadavky AČR jsou z časového hlediska nereálné. Pro obnovu například malého mostu délky do 60 m, je SŽ, s.o. schopna obnovit tento most k průjezdu rychlostí obnovy 1bm za 120 h. Obnova celého mostu by trvala v ideálním případě minimálně 7200 hodin (300 dnů). Požadavek AČR je v řádu desítek dní. Zde je vidět obrovská diference v požadavcích AČR a reálných možnostech obnovy železniční infrastruktury, dle nastaveného systému, bez uzavření mobilizační dodávky. (SŽ, 2023), (AČR, 2023a)

Druh obnovovací práce/jednotka množství	Norma hodin na jednotku množství krátkodobá obnova	Norma hodin na jednotku množství dočasná obnova
Malé mosty / bm	100–120	100–120
Velké mosty / bm	400-450	450-600
Obnova trakčního vedení na trati / km	1400-1900	1800-2000
Železniční svršek na trati / km	3500-4200	5600-6100

Tabulka 5 Příklad časových norem pro obnovu stanovené interním předpisem SŽ, s.o. (SŽ, 2023)

SŽ, s.o. není pouze v roli provozovatele dráhy, ale také je zodpovědná za řízení železniční dopravy (Soušek et al., 2011). Základní podmínkou pro zajištění fungování systému nouzového hospodářství za krizových stavů je plánování nezbytných dodávek v období před krizovým stavem a aktualizace údajů o možnostech využití zdrojů, které jsou ve vlastnictví podnikatelských subjektů. Základním dokumentem pro toto plánování je Plán nezbytných dodávek (PND). Více informací o této problematice je popsáno v podkapitole 1.4. Základním principem zabezpečení nezbytných dodávek je využití zdrojů, které jsou ve vlastnictví soukromých subjektů. (ČESKO, 2000b)

2.3.1 Plán technické ochrany zájmové železniční sítě

Pro koordinované využití sil a prostředků a využití zásob uložených v mobilizačních rezervách se zpracovává Plán technické ochrany zájmové železniční sítě (PTOŽ), variantně nazývaný Plán zajištění provozuschopnosti a řízení dopravy na železniční dopravní cestě za stavu ohrožení státu a válečného stavu. Tento plán se použije při vojenských krizových stavech. (Soušek a Kopčák, 2004)

Jedná se o komplexní dokument, který definuje soubor opatření a aktivit zaměřených na ochranu železniční infrastruktury před různými typy hrozeb za vojenských krizových stavů a za krizových situací jako například teroristické útoky, havárie, živelné pohromy, vandalismus, kybernetické útoky apod. (Soušek a Kopčák, 2004)

Hlavním cílem Plánu TOŽ je především bezpečnost železniční dopravy, minimalizace dopadů mimořádných událostí na plynulost provozu na železnici, ochrana železniční infrastruktury. (Soušek a Kopčák, 2004)

Plán technické ochrany železniční dopravní cesty zajišťuje SŽ, s.o., ve spolupráci s MD ČR. Armáda ČR tedy nemá vlastní vypracovaný plán TOŽ.

Jedná se o dokument obsahující popis ZZS, přehled kolejového materiálu, náhradních přemostění ve správě SŽ, s.o. a zatímního mostního materiálu ve správě SSHR, mapové podklady, seznam dodavatelů apod. Dokument dále obsahuje postupy a úkoly subjektů obnovy železniční infrastruktury a dále připravené projekty pro výstavbu zatímních mostů za mosty vytipované k pravděpodobnému zničení. (Soušek a Kopčák, 2004) Jejich obnova je časově a technicky náročná. Zpracované projekty na výstavbu náhradních železničních přemostění existují i pro AČR a jsou uloženy na Odboru vojenské dopravy, Agentury logistiky ve Staré Boleslavi.

Plán technické ochrany železniční sítě by měl obsahovat analýzu hrozeb a rizik, ochranná opatření ke zmírnění dopadu hrozeb a prevenci (zde náleží fyzická, technická a organizační opatření, dále plán obnovy, organizaci a řízení ve smyslu stanovení harmonogramu prací a zodpovědnosti osob). PTOŽ je dokument, který musí být pravidelně revidován a aktualizován. Jeho tvorba a následná implementace by měla probíhat v úzké spolupráci s orgány a institucemi, které jsou relevantní k dané problematice, například policie, hasiči, armáda, záchranné složky, MD ČR, SŽ, s.o., apod. (Soušek a Kopčák, 2004)

Plán obsahuje například následující údaje (Soušek et al., 2011):

- hlavní úkoly technické ochrany železniční infrastruktury,
- přehled tratí zájmové železniční sítě, a mapové podklady,
- objezdy železničních uzlů,
- plánovaná náhradní železniční přemostění,
- přehled sil a prostředků,
- přehled skladů a úložišť obnovovacího materiálu mobilizačních rezerv,
- přehled mostních provizorií,
- předpokládaná místa nasazení obnovovacích jednotek,
- opravárenské závody určené pro opravu techniky,
- přehled smluvně zajištěných firem na technickou obnovu,
- spojení v rámci řízení technické ochrany,
- střežení objektů důležitých pro obranu státu.

Plán technické ochrany zájmové železniční sítě je rozdělen na obnovu podle traťových úseků, na ten je vázána obnovovací jednotka a jednotlivá úložiště obnovovacího materiálu. (Soušek et al., 2011)

Zajištění technické ochrany železnic a náhradních železničních přemostění je prioritně řešeno v rámci nového zpracování Plánu OPSÚ pro roky 2024–2028. Zatím v návrhové části.

2.3.2 Předpoklady rozrušení železniční sítě

Vzhledem k charakteru železniční sítě v ČR, rozmístění důležitých objektů na železnici, nelze předpokládat obnovení provozu na celé zájmové železniční síti najednou. Je potřeba stanovit lhůtu pro obnovu jednotlivých tratí a úseků. Důvody rozrušení železniční sítě mohou být různé. Například živelné katastrofy, teroristické akce, výpadky energií, bezpečnostní ohrožení státu (SOS a VS), apod. (Soušek et al., 2011)

Rozrušení železniční sítě je jednou z možností, jak strategicky poškodit důležitou infrastrukturu. Železniční síť je strategicky důležitá pro zásobování vojsk, dopravu materiálu, pohyb vojenských jednotek apod. Při vedení ozbrojeného konfliktu je cílem dosáhnout maximálního narušení provozu na železnici. Předpoklad je, že cílem úderů budou velké železniční uzly, seřaďovací stanice, a důležité stavby na spojnicích nebo přímo v uzlových bodech železniční sítě. Přehled možných zdrojů rizik a ohrožení a předpokládané dopady jsou zpracovány v Krizovém plánu (KP) každého kraje. Zde lze najít rozpracování typových plánů na postupy pro řešení konkrétních druhů krizových stavů. Dále obsahují i opatření k eliminaci možného ohrožení. (Soušek et al., 2011)

Takto zpracované Krizové plány jsou podkladem pro zpracování Plánu nezbytných dodávek pro překonání krizového stavu. Ozbrojené síly a bezpečnostní sbory v rámci procesu krizového a obranného plánování, (viz obrázek 7 a 8), provádí analýzu možných rizik a jejich dopadu za krizových stavů. U MO ČR se jedná o SOS nebo VS. Výstupem analýzy je stanovení a zabezpečení potřebných materiálových a lidských zdrojů, které nejsou schopni pokrýt vlastními silami. Následně se zpracuje požadavek na jejich zajištění mimo resort, tento požadavek se uplatní u objednatele mobilizační dodávky. (SSHR, 2024c).

Předpokládá se ničení zejména vojenských vlaků s technikou a materiálem, municí a pohonnými hmotami. V důsledku tohoto bude zničena i ostatní infrastruktura, jak bylo již zmíněno, seřaďovací stanice, důležité uzly, vojenské vlečky. AČR nemá v současné době zpracovány žádné plány odhadu rozrušení ZŽS a ZSS. (Ing. Horák Jan, referent pozemní dopravy AČR, osobní komunikace 23. 3. 2024)

2.3.3 Řízení a organizace ochrany vleček

Pro účely této kapitoly je potřeba definovat následující pojmy dle zákona č. 226/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů: (ČESKO, 1993b):

- **Provozovatelem dráhy na vlečkách** je vlastník vlečky.
- **Provozovatelem drážní dopravy na vlečkách (dopravcem)** je u vojenských vleček AS-PO, příspěvková organizace, České dráhy, a.s., popřípadě jiný subjekt uvedený

licenci jako dopravce. Na hospodářských vlečkách je provozovatelem drážní dopravy vlastník vlečky, popřípadě jiný subjekt, obvykle České dráhy, a.s.

- „**Vlečka**, již je dráha, která slouží vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky“. (ČESKO, 1993b) Zpravidla jde o dráhu spojující železniční stanici s průmyslovým objektem a současně kolejiště v areálu daného průmyslového objektu. (Soušek et al., 2011)
- **Vlastníkem vojenské vlečky** je stát. AS-PO (Armádní servisní a příspěvková organizace MO ČR) je organizační složkou státu, určená k hospodaření s majetkem mu svěřeným. (AS-PO, [b.r.]) Uživatelem vlečky (vlečkařem) je u vojenských vleček vojenské zařízení či útvar a u hospodářských vleček je to soukromá organizace.

Vlečky rozdělujeme v obecné rovině na zmíněné vojenské a hospodářské vlečky. Rozdělení dle účelu například průmyslové vlečky, zemědělské, logistické apod. či rozdělení dle zaústění vlečky přímo do celostátní či regionální dráhy jednostranně nebo oboustranně či prostřednictvím jiné vlečky. Toto rozdělení má význam pro obranné plánování. Vlečky se zahrnují do Plánu technické ochrany železnic a Plánu OPSÚ. (Soušek a Kopčák, 2004)

System řízení a organizace ochrany vleček je na provozovateli dráhy. Obnovu vlečky může provozovatel dráhy zajistit smluvně či sám. Provozovatel dráhy musí zajistit provozuschopnost vlečky a umožnit styk s jinou dráhou i za případu že na ní není provozována drážní doprava. Toto platí v krizové situaci i mimo ni. Pro soukromé subjekty je ekonomicky výhodnější nevyužívané vlečky rušit a vyhnout se tak nákladům na udržení provozuschopnosti vlečky. Toto je ovšem nevýhoda pro krizové řízení i obranné plánování. (Soušek a Kopčák, 2004)

- **Vojenské vlečky** – u nich zabezpečuje údržbu a provozuschopnost Armádní servisní a příspěvková organizace (AS-PO). Opravy a údržba se zajišťují za běžné situace smluvně, v současné době mobilizační dodávkou se SŽ, s.o. V krizových situacích se úkoly zaměřují na zachování provozuschopnosti vlečky s cílem vytvořit podmínky pro AČR pro vedení vojenských operací. (AS-PO, [b.r.])
- **Hospodářské vlečky** – údržby a opravy jsou zajišťovány svépomocí či smluvně. Opět je nutno zajistit plnou provozuschopnost a styk s jinou dráhou. Toto je vyžadováno i za krizové situace, avšak v současné době nejsou zákonem stanovena nutná opatření pro zabezpečení ochrany hospodářských vleček za krizové situace. (Soušek a Kopčák, 2004)

Smluvní síly a prostředky pro technickou ochranu a obnovu vleček většího rozsahu jsou zajišťovány smluvně. U vleček AČR je technická ochrana a obnova vleček zajištěna mobilizační dodávkou.

2.4 Vojský vlak

Železniční dopravu v ČR v systému obranného plánování lze za mírové a krizové situace řešit ve smyslu zákona o zajištění obrany a krizových zákonů. Ministerstvo obrany je gesčním rezortem pro obrané plánování. Cílem je zajistit efektivní reakci ČR na hrozby a krize. Hlavním koordinačním orgánem pro obranné plánování je Vláda ČR cestou Bezpečnostní rady státu a Výboru pro obranné plánování. (Šmídek, 2023)

Využití vlakové dopravy pro vojenské účely je stěžejní, a proto existuje ze strany MO ČR požadavek na tzv. vojenský vlak. SŽ, s.o., definuje ve svém interním předpise D 33 vojenský vlak jako: „*vojenský vlak je vlak přepravující pouze vojenské osoby či zásilky (materiál, techniku) nebo ve zvláštních případech také zásilky, které jsou orgány vojenské dopravy AČR po dobu jejich přepravy za takové označeny a jejichž přeprava jako vojenského vlaku je v zájmu vojenské součásti AČR*“. (SŽ, 2012) Vojenský vlak je prvek strategického významu při plánování a zabezpečování logistiky během krizových a válečných operací. Pojem vojenský vlak znamená přednost na železniční síti pro účely obrany státu či plnění závazků ve vztahu k NATO. (SŽ, 2012)

K vojenskému vlaku nemůže být bez souhlasu orgánů AČR připojena žádná nevojenská zásilka. Tento vlak nesmí být odstaven bez souhlasu orgánů vojenské dopravy AČR. Vojenské vlaky jsou povinny dodržovat ustanovením Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID). Vojenský vlak je vždy instradován, tzn. vydává se instradace, ukázka instradace v příloze B, která je v současných podmínkách zasílána elektronicky. Instradace je příkaz k provedení vojenské přepravy. (SŽ, 2012)

Vojenské přesuny vojsk NATO přes území ČR po železnici jsou Odboru vojenské dopravy, Agentury logistiky ve Stará Boleslav oznamovány. Zpracování instradace a následné povolení pro přesun se vydává po projednání mimořádných zásilek (MZ) a po projednání přesunu nebezpečného zboží v souladu s RID.

„Za mimořádnou zásilku, se na železnici považují ty zásilky, které některému na přepravě zúčastněnému dopravci nebo některému podniku železniční infrastruktury působí zvláštní potíže s ohledem na železniční zařízení nebo vozy; a to vzhledem ke svým mimořádným rozměrům, své hmotnosti nebo svým specifickým vlastnostem. Proto mohou být přijaty k přepravě jen za zvláštních technických nebo provozních podmínek, které musí být předem projednány mezi všemi na přepravě zúčastněnými železničními podniky. Jsou to zejména zásilky překračující ložnou míru (PLM).“ (ČD Cargo, 2024a) Ukázka z katalogu PLM je uvedena v příloze A.

Na základě těchto skutečností ČD Cargo, a.s. přidělí číslo vlaku, stanoví, jakými hnacími vozidly bude přeprava realizována a další potřebná opatření pro co nejrychlejší průjezd přes území České republiky. Vojenské dopravní orgány každého státu vždy úzce spolupracují s jednotlivými dopravci, kteří danou přepravu po železnici realizují. Nejdříve se vždy zpracuje trasa pro mimořádnou zásilku a následně se vytvoří vlastní instradace se všemi potřebnými aspekty pro daný vojenský vlak.

V případě potřeby přepravit vlastní jednotky AČR po železnici po území jiného státu je potřeba zaslat žádost jednotlivým dotčeným státům cestou Odboru vojenské dopravy, Agentury logistiky ve Staré Boleslavi a ten musí dle zákona č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, zadat veřejnou zakázku na dopravce.

V současné době se AČR daří naplňovat své závazky pro alianční partnery a v rámci posilování východního křídla NATO a zabezpečovat přesuny jak po železnici, silnici i letecky. Příklad vojenského vlaku je vidět na obrázku 15.



Obrázek 15 Odsun vojenské techniky – vojenský vlak (Králová, [b.r.])

Speciálním druhem vojenského vlaku je mimořádný vojenský vlak. Ministerstvo obrany ve spolupráci s dalšími resorty připravilo novelu zákona č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách, ve znění pozdějších předpisů, (část 3, § 22b). Tato novela reflektuje potřeby AČR a nárůst hrozeb nejen v souvislosti s agresí na Ukrajině a zavádí nové pojmy mimořádný vojenský vlak, vojenský vlak a vojenské drážní vozidlo. Zavedení těchto pojmů se promítlo i do zákona č. 226/1994 Sb., o dráhách, kdy v § 33, odstavce 3, písmeno f) se mění pravidla pro přidělování a odnímání kapacity dráhy, včetně přidělování kapacity za mimořádných situací. Vojenský vlak je z provozně-technologického hlediska vlak, který bude v režimu nejvyšší priority. O zavedení mimořádného vlaku má rozhodnout Náčelník generálního štábu, z hlediska železnice půjde o mimořádnost v drážní dopravě. Armáda nezíská pravomoc organizovat průjezdy vlaků, či zastavovat vlaky jiných dopravců. Jedná se pouze o přidělení nejvyšší priority na železnici. (ČESKO, 1993b), (ČESKO, 1999a)

Mimořádný vojenský vlak je pak definován jako vojenský vlak zavedený v obecném zájmu k zajištění vojenské dopravy mimořádného významu. (SŽ, 2012), (ČESKO, 1993b), (ČESKO, 1999a)

Dle požadavků AČR definovaných v podkladech pro zpracování Plánu OPSÚ je pro prvních 10 dní po zahájení činnosti HNS, vyhlášení SOS nebo VS nutno zajistit přepravu minimálně 100 vlaků pro potřeby AČR. Pro provedení kalkulací jsou stanoveny tyto parametry vojenských vlaků (AČR, 2023a):

- délka maximálně 600 m,
- počet vozů ve vlaku 30 ks,
- celková hmotnost vlaku 1200 t.

Maximální možný počet vozů ve vlaku ve výsledku závisí na jejich délce a hmotnosti. Obecně lze konstatovat, že do celkové délky 600 m je možné do vojenského vlaku zapojit přibližně 25 vozů. (Ing. Hrdlička Zdeněk, referent dráhy AČR, osobní komunikace 12. 3. 2024)

Pokrytí této potřeby představuje nutnost zajistit odpovídající počty a typy vozů. Konkrétní počty vozů jsou stanoveny Plánem OPSÚ. Z důvodu citlivosti informací, nelze konkrétní počty vozů uvádět (AČR, 2023a):

- vozy pro přepravu kontejnerů (řada Sgs),
- nízkostěnné vozy pro přepravu kolové techniky (řady Res),
- vozy se sníženou podlahou vozu pro přepravu nadrozměrné techniky (řada Laadk, Laadks),
- speciálních vozů se sníženou podlahou vozu pro nadrozměrnou techniku (řada Sdmrrs),

- plošinových vozů pro přepravu pásové techniky (řady Smmps),
- plošinových vozů Samms,
- vozů pro přepravu osob (řady B, Bc),
- hnacích vozidel nezávislé trakce pro posun v nakládacích a vykládacích stanicích,
- hnacích vozidel nezávislé trakce.

Kalkuluje se s plánem, na prvních 10 dní zabezpečit přesuny zhruba 400 vlaků transitujících přes území ČR. Vlaky jsou kalkulačně stanoveny stejně jako vlaky pro potřeby AČR. Tedy délka vlaku 600 m, hmotnost do 1200 t, vozová skladba není známa. (AČR, 2023a)

Plán OPSÚ dále vychází z předpokladu průměrné ujeté vzdálenosti 600 km, rychlosti vlaku cca 80 km/h a době obratu 10 hodin. Z tohoto hlediska je pro jízdu těchto vlaků potřeba zabezpečit desítky hnacích vozidel nezávislé trakce. Jako zálohu je požadováno zajistit po trase železniční vozy vybraných typů v řádech několika desítek, a to denně po dobu prvních 10 dnů. (AČR, 2023a)

Pro možnosti zastávek k doplnění vody a topiva požaduje AČR vyčlenit vybrané železniční stanice, opět specifikované v Plánu OPSÚ. (AČR, 2023a)

Pro zabezpečení tranzitních přeprav v případě vypuknutí krize mimo území ČR je nutné dle požadavků AČR kalkulovat se stejným objemem přeprav i na pokrytí těchto přeprav. (AČR, 2023a)

2.5 Místo a úloha ČD, a.s., a SŽ, s.o. při zajištění úkolů údržby a obnovy železniční infrastruktury za krizových stavů

ČD, a.s., a SŽ, s.o., mají v systému obnovy a ochrany železniční infrastruktury nezastupitelnou roli a rozhodující význam pro celkovou funkčnost systému. Zákonem č. 77/2022 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic se stává předmětem podnikání ČD, a.s. provozování železniční dopravy. Společnost ČD, a.s., je potřeba vnímat v širších souvislostech se všemi dceřinými společnostmi. Po vyhlášení krizového stavu jsou ČD, a.s., povinny zabezpečovat provozování železniční dopravy v souladu s potřebami obrany státu a potřebami systému HOPKS. Takto stanovuje zákon č. 77/2022 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně v Hlavě 1, díle 6. Dle tohoto zákona Ministerstvo dopravy po projednání s Ministerstvem obrany v případě vyhlášení SOS nebo VS jedná následovně (ČESKO, 2002):

„a) vymezit 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,

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

„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.“ (ČESKO, 2002)

„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.“ (ČESKO, 2002)

ČD, a.s., úzce spolupracuje s provozovatelem celostátní dráhy a drah regionálních, kdy probíhá kooperace během všech krizových stavů i za běžné situace. Spolupráce v oblasti technické ochrany železniční infrastruktury logicky vyplývá především ze zajištění řízení provozu, z vlastnictví nehodových prostředků apod. (Soušek et al., 2011)

Dceřiné společnosti ČD a.s., mající vztah k dané problematice jsou například ČD – Telematika, a.s., působící v oblasti informatiky a telekomunikací, Dílny pro opravu železničních kolejových vozidel DPOV, a.s., ČD Cargo, a.s., jako společnost pro železniční nákladní dopravu, která je zapojena do smluvního systému zabezpečení TOŽ jako subdodavatel ČD, a.s., pro přepravy pohotovostních zásob ze skladů SSHR do míst potřeby, návozu pohonných hmot pro společnost Čepro, a.s., do skladů objednatele a přistavení vozů pro dodavatele stavebních prací v rámci realizace obnovy. (Soušek et al., 2011)

SŽ, s.o., jako vlastník i provozovatel železniční dopravní cesty má k dispozici základní prostředky a je schopna smluvně zajistit nezbytné subdodavatele. Nutností je v tomto ohledu i navázání a udržování smluvních vztahů s ČD, a.s., které mají ve svém vlastnictví také vhodné prostředky a techniku nezbytnou pro případ obnovy. V případě rozsáhlejších obnovovacích prací má SŽ, s.o. možnost smluvního zajištění dalších specializovaných společností. (Soušek et al., 2011)

V případě vojenských krizových stavů, tedy SOS nebo VS, jsou aktivovány Plány technické ochrany ZŽS, dle interních norem SŽ, s.o., která je v současné situaci vůči AČR vázána mobilizační dodávkou na technickou ochranu a obnovu vojenských vleček a v případě krizové situace bude přednostně úkolovat své síly a prostředky ke splnění závazku plynoucího z mobilizační dodávky. Logicky v tomto systému pak nezbyvá dostatek kapacit na obnovu narušených železničních úseků na ZŽS v takovém rozsahu a rychlosti, jak AČR požaduje. Proto je mobilizační dodávka jedinou variantou, jak zajistit potřeby AČR na ZŽS v dostatečné kvalitě a požadovaném čase. (Soušek et al., 2011)

SŽ, s.o., má také za úkol ochraňovat pohotovostní zásoby ve skladech a úložištích rozmístěných po celé ČR, kde SŽ s.o., plně odpovídá za obhospodařování tohoto majetku v kooperaci se SSHR, které toto v plném rozsahu financují. (Soušek et al., 2011)

3 NÁVRH SYSTÉMU PŘÍSTUPU K OCHRANĚ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY VE VAZBĚ NA OPSÚ A INVESTICE NATO

Při zpracování návrhu systému na ochranu a obnovu železniční infrastruktury je možné vycházet ze stávajícího systému a historického řešení této problematiky, která již není aktuální, ale svým významem pro současnost se dostává opět do popředí. Je nutné zdůraznit, že veškeré systémové prvky ochrany a obnovy železniční infrastruktury rušené převážně v rozmezí let 2000 až 2016 se i z dnešního pohledu jeví funkční a logické. Diskutabilní zůstává přístup ministerstev obrany a dopravy ve smyslu jejich nečinnosti či snad někdy i nekompetence, kdy i systémově dobrá a odůvodněná řešení naráží na neochotu k jednání a pracovní skupiny určené pro danou problematiku nejsou v postavení se domoci výroku o konečném řešení problematiky.

Jako obecné východisko v návrhu systému přístupu k ochraně a obnově železniční infrastruktury je nutné zmínit, že po revoluci v roce 1989 a přechodu do tržní ekonomiky se stalo nešťastným trendem upozadit systém ve kterém AČR fungovala a který se i z dnešního pohledu jeví racionální. Jistě je na místě diskuse o efektivitě a rozpočtové odpovědnosti resortu MO ČR jako celku. Dá se ale vycházet ze zavedeného a dnes již ztraceného systému, který kladl důraz na soběstačnost, kooperaci napříč spektry drážních odborníků z civilních společností i armády. Armáda jako taková se dříve jevila bojeschopná, s dotací vlastní techniky a materiálu. Dnes bohužel úloha AČR do jisté míry ustoupila komerčním zájmům a firemním lobby. Soběstačnost armády v obnově pro ni životně důležité železniční infrastruktury byla ztracena v devadesátých letech minulého století. Především zrušení železničního vojska, které mělo jak technické prostředky, tak i profesionální personální obsazení a podílelo se na těžkých výlukách za provozu. Materiál a prostředky se převedly za symbolické částky k nově vznikajícím soukromým subjektům, které jeho činnost nahradily jako nástupnické organizace bez vlivu státu na jejich činnost. (Ing. Zdeněk Hrdlička, referent drážní dopravy, AČR, osobní komunikace 16. 4. 2024)

3.1 Investice NATO ve vztahu k infrastruktuře ČR

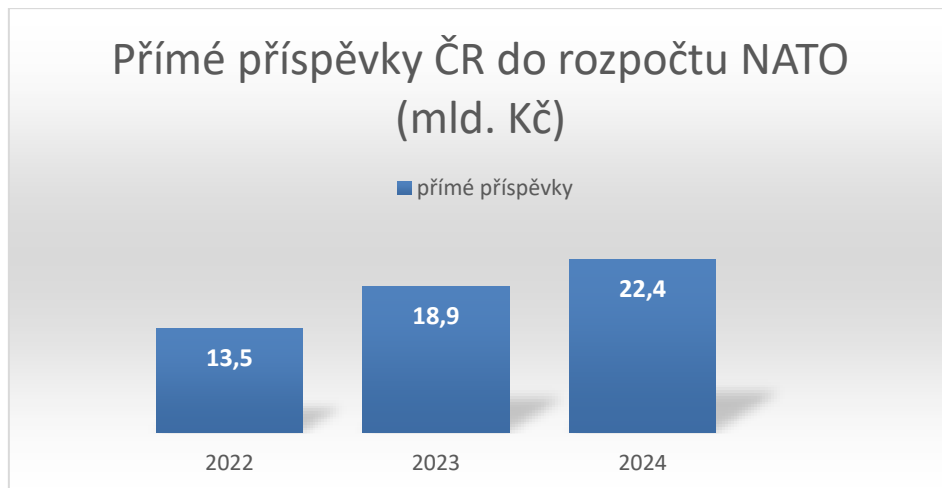
Severoatlantickou alianci (NATO) je potřeba vnímat jako partnera, který využívá ČR z velké míry jako tranzitní zemi pro společné záměry. Tento přístup je schválen Vládou a Parlamentem ČR. Při přepravách NATO, v současné době zejména na posílení východního křídla NATO, je využíváno ve velké míře pozemních komunikací první třídy a dálnic. AČR svým aliančním partnerům poskytuje průjezdy po zpoplatněných úsecích dálnic bezplatně na

základě reciprocity v rámci NATO. Při technickém stavu pozemních komunikací v ČR a diskusích o hledání nových finančních zdrojů pro financování dopravní infrastruktury je nutno brát v úvahu, jako měrou se na opotřebením silniční sítě podílí přepravy těžké nebo nadrozměrné techniky a vyvodit z toho patřičné závěry, které povedou k účelnému financování ze zdrojů NATO. NATO zřídilo pro problematiku financování klíčové infrastruktury speciální investiční program. Program bezpečnostních investic NATO (NSIP – NATO Security Investments Programme): „*Program bezpečnostních investic NATO (NSIP) zajišťuje výstavbu společné infrastruktury NATO, nezbytné pro výcvik a nasazení ozbrojených sil NATO na teritoriu členských zemí. NSIP představuje komplexní systém zřizování infrastruktury NATO, který obsahuje souhrn procesů a činností od analýzy zdrojů, stanovení souboru schopností – Capability Package (CP), plánování investic, realizaci a řízení výstavby, přejímku a správu prvků infrastruktury až po jejich uvolnění a vyjmutí z inventáře NATO.*“ (AČR, [b.r.]

V širším pojetí, pro pochopení problematiky zapojení investičního programu NATO do obnovy železniční infrastruktury je třeba uvést, že NATO jako organizace má rozpočty dělené na civilní, vojenskou a investiční část, což je právě program NSIP. Výše těchto rozpočtů je pro civilní část 438,1 milionu EUR pro rok 2024, vojenský rozpočet pro rok 2024 činí 2,03 milionu EUR, což představuje nárůst o 18,2% a 12% oproti roku 2023. Státy NATO přispívají do těchto rozpočtů různými poměry, optimálně 2% hrubého domácího produktu (HDP), k čemuž se zavázala také ČR. (NATO AKTUAL, 2023)

Obranné výdaje se v ČR dělí na dvě hlavní kategorie. Jednou jsou výdaje ministerstva obrany, které zahrnují mzdy vojáků a civilních zaměstnanců, provozní náklady, investice do pořízení vojenské techniky a vybavení, výcvik a vzdělání vojáků, zahraniční mise. Druhou kategorií obranných výdajů jsou výdaje na obranu v jiných kapitolách státního rozpočtu. Obsahují především výdaje Správy státních hmotných rezerv, výdaje ministerstva zahraničních věcí v souvislosti s členstvím ČR v NATO (civilní rozpočet NATO), náklady na kybernetickou bezpečnost pro Národní úřad pro kybernetickou a informační bezpečnost, malou část obranných výdajů spotřebovává také ministerstvo dopravy a to cca 2,2% na rok 2024, kdy se jedná především o financování opravy a údržby infrastruktury kritického významu. U pozemních komunikací a železnice se jedná pro rok 2024 o 2,1 miliardy Kč, opravy železničních mostů, investice do zabezpečení letišť apod.

Celkové obranné výdaje ČR dosahují poprvé přes 2% HDP a to 159 miliard Kč, což je zvýšení o 38 miliard Kč oproti roku 2023. ČR zvýšila příspěvky do rozpočtu NATO za poslední tři roky, jak ukazuje obrázek 16. (Ministerstvo obrany, 2023a), (Ministerstvo obrany, 2023b)



Obrázek 16 Přímé příspěvky ČR do rozpočtu NATO v mld. Kč. (Ministerstvo financí ČR, 2024)

Větší část těchto prostředků byla investována do infrastruktury vhodné k využití NATO, a to například modernizace vojenských letišť, zejména letiště Čáslav. Na základě závazků ČR o nepřetržitém pokrytí území radiolokačním polem, proběhly investice do nákupu moderních 3D radiolokátorů FADR (Fixed Air Defence Radar) a mobilních 3D radiolokátorů MADR (Mobile Air Defence Radar), které mají nahradit stávající a dosluhující radiolokační techniku. Uvedené radiolokátory jsou zapojené do systému NATINAMDS, tj. systému společné protivzdušné obrany NATO. (AČR, 2023b) Dále proběhly investice do rekonstrukce železničních vleček vedoucích na vojenská letiště k zásobování pohonnými hmotami, spojovací soustavy, navigačních zařízení apod. Tyto investice mají tedy primárně zabezpečit společnou potřebu členů NATO.

Program NIF (NATO Investment Fund, inovační fond NATO) je určený pro strategické investice do moderních technologií. Jedná se o rozvoj a šíření tzv. nastupujících a moderních technologií převážně pro oblast obrany a zvyšování bezpečnosti v oblastech autonomních technologií a kvantové technologie. (Sekce průmyslové spolupráce AČR, 2023)

Základním prostředkem pro pořizování majetku NATO cestou NSIP programu je národní a mezinárodní veřejná soutěž, což je přínos pro národní firmy. MO ČR definuje požadavky na soukromé subjekty, které se mohou přihlásit do veřejné soutěže. Podmínky veřejné soutěže překračují běžné právní zvyklosti tuzemských zakázek, je tedy doporučeno mimo jiné vyžádání bezpečnostní prověrky u Národního bezpečnostního úřadu (NBÚ). Pro zkvalitnění procesu výběru dodavatelů je určena databáze subjektů vhodných pro realizaci projektů z programu NSIP, kterou vede MO ČR. (AČR, [b.r.]

Z uvedených faktů vyplývá, že investice z programu NSIP jsou významné. Určená silniční a železniční síť je bezesporu podstatným přínosem pro přesun jednotek NATO z a na naše území. V současné době jsou investice do dopravní infrastruktury řešeny jako výhradně národní záležitost.

Naskýtá se však otázka, zda by bylo možné diskutovat o zpřístupnění prostředků z programu NSIP i na obnovu a ochranu železniční infrastruktury minimálně za stavu ohrožení státu či válečného stavu. Další varianty využití prostředků z investičního programu NSIP by byly možné na náhradní silniční a železniční přemostění, která jsou nutnou součástí obnovy železniční dopravní cesty a pozemních komunikací při jejich narušení. Tyto prostředky jsou nyní uloženy u SSHR a připraveny k použití. Provizorní mostní konstrukce mají v dnešní době problém s přepočtem na současná zatížení techniky, nelze je použít jako spojitě konstrukce apod. (Soušek et al., 2011) Pořízení provizorních mostních konstrukcí z investičního programu NSIP se jeví jako vhodné a pro NATO přínosné, otázkou zůstává diskuze o jejich použití za civilních krizových stavů.

Jen pro představu, běžné vojenské přesuny zahraničních armád přes území ČR např. s tankem Leopard 2A4 (viz obrázek 17), naloženým na tahači s návěsem, kdy celá souprava dosahuje hmotnosti cca 115 tun, zatížení v přepočtu cca 10 tun na nápravu. MD ČR ve výjimečných případech povolí maximální zatížení 12 tun na nápravu. Zde je problematické využití mostů, které jsou ve většině případů v havarijním stavu. AČR v rámci přeprav spojeneckých armád při vyžadování průjezdu nadrozměrné techniky cestou MD ČR, je povinna dokládat i statické posudky na mosty na trase průjezdu. Na železnici je situace obdobná. Vozy pro přepravu nově nakoupené techniky AČR nemá a ČD Cargo, a.s. si tyto vozy pronajímá od jiných dopravců, kde opět vzniká riziko, že vozy pro přepravu techniky nebudou k dispozici včas nebo vůbec. (AČR, 2023a)



Obrázek 17 Tank Leopard 2A4 (AČR, 2024b)

3.2 Ostatní investice ve vztahu k infrastruktuře ČR

Pro kompletní přehled možností financování, a to nejen z finančních zdrojů NATO je vhodné uvést i program CEF (Connecting Europe Facility), díky němuž jsou dotovány projekty na obnovu, opravu a výstavbu silniční infrastruktury. Tento program je také nazýván jako program pro propojování Evropy a je zaměřen na poskytování financí na budování sítě TEN-T a k podpoře projektů společného zájmu dopravního, telekomunikačního a energetického odvětví. (Ministerstvo dopravy, 2023).

V rámci první výzvy v roce 2021 získala ČR finanční podporu na pokrytí projektu dálnice D1 – most Šmejka ve výši 28,4 mil. EUR (cca 710 mil Kč). Ve druhé výzvě z roku 2022 byla ČR schválena podpora na projekt rozšíření dálnice D1 v úseku Brno centrum – Brno jih, a to ve výši 26 mil EUR (cca 650 mil Kč.). Ve třetí a zatím poslední výzvě ČR uspěla s projektem dálničního úseku D35 Křelov – Slavonín, kdy jde o dokončení obchvatu Olomouce, a to ve výši 27,9 mil EUR (cca 697,5 mil Kč.). (Ředitelství silnic a dálnic, s.p., 2024)

Velmi zajímavou příležitostí k financování infrastruktury jsou i projekty vojenské mobility, specifikované jako tzv. projekty dvojího / duálního užití. Tyto projekty musí prokázat potenciál pro vojenské a civilní využití a zároveň být alokovány na síti TEN-T. Jednotlivé prvky se předkládají na základě výzvy Evropské komise, která stanovuje vstupní podmínky a časový rámec pro předkládání jednotlivých projektů. Projekty jsou vytvářeny v rámci vzájemné spolupráce MD ČR a MO ČR. (Úřad vlády ČR, 2018)

3.3 Návrh nového systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury

Na začátku této podkapitoly lze konstatovat, že celý návrh nového systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury bude zaměřen na využití za vojenských krizových stavů tedy za SOS a VS pro potřeby AČR a s možností využití pro nevojenské krizové stavy. V nevojenských krizových stavech může být AČR využita k plnění úkolů obnovy, záchranných a likvidačních prací. Vyžadování sil a prostředků AČR se řídí Rámcovou dohodou o spolupráci uzavřenou mezi Ministerstvem vnitra (MV ČR) a Ministerstvem obrany a Dohodou o plánované pomoci na vyžádání uzavřenou Ministerstvem vnitra – generálním ředitelstvím Hasičského záchranného sboru České republiky a Ministerstvem obrany – Generálním štábem Armády České republiky, v souladu s §15 zákona č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách. (Bezpečná Plzeň, 2018), (ČESKO, 1999a)

Limity navrhovaného systému jsou převážně (Soušek et al., 2011):

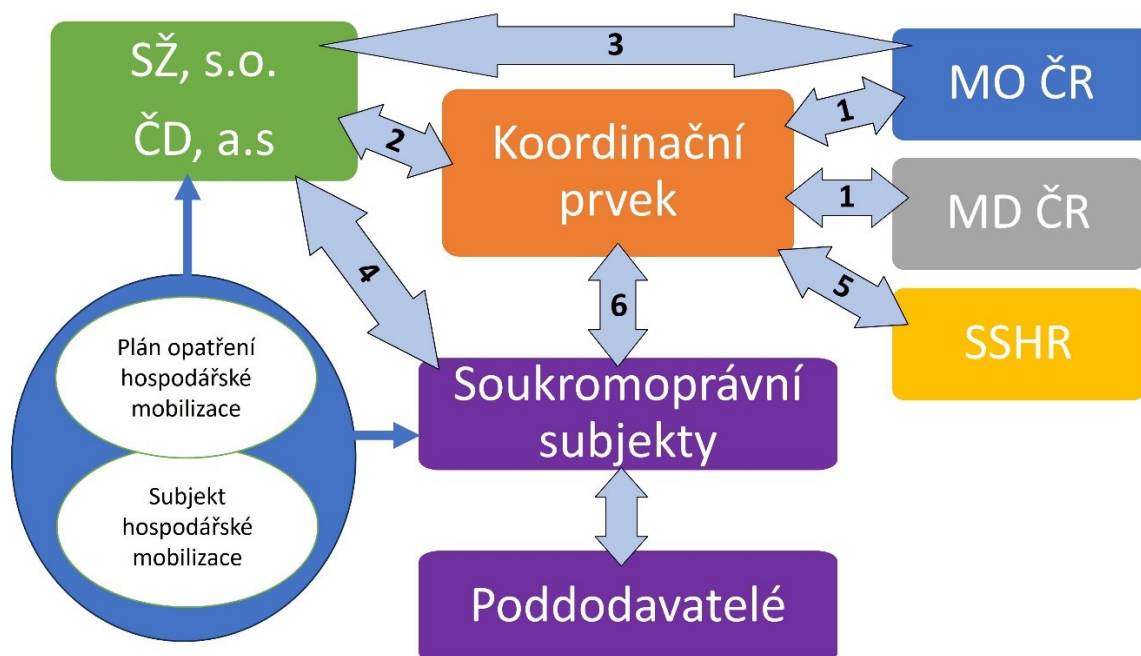
- přesnost smluvní zajištění,
- předem stanovená cena plnění obnovovacích prací,
- využitelnost systému pro vojenské i nevojenské krizové stavy,
- výběr soukromých subjektů a smluvní realizace,
- povinnost zadávání veřejné zakázky,
- neexistence koordinačního prvku mezi subjekty ČD, a.s., SŽ, s.o., a mezi MO ČR a MD ČR a ČD, a.s., popřípadě dalšími subjekty participujícími v systému obnovy.

Cílem návrhové části je navrhnout systém, kde na jedné straně stojí organizační celky vlastníci odpovídající technické a technologické vybavení, mezi nimi se nachází koordinační člen složený z pracovní skupiny odborníků, a na straně druhé se nachází MO ČR s požadavky k zabezpečení vlastních požadavků v souladu s Plánem OPSÚ. Jako mezičlánek spadající do celého systému obnovy je třeba umístit soukromé podniky, které svým vybavením či know-how dokáží systému obnovy prospět a zároveň jsou schopny splnit náročné podmínky smluvního zajištění a zvýšení svého výkonu v době krizového stavu. (Soušek et al., 2011)

Výchozí požadavky jsou definovány časově, kvalitativně a kvantitativně. Jedná se o co nejrychlejší, kvalitní obnovu železniční infrastruktury v požadovaném čase. Do systému obnovy vstupuje současně možnost silničních či leteckých přeprav, jako varianty při větším rozsahu zničení železniční sítě a nutnosti překládky z vlaku na silniční dopravní prostředky. Toto řešení je ve většině případů nutné na tzv. poslední míli.

3.3.1 Koordinační prvek systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury

Na obrázku 18 je zobrazeno schematické znázornění navrhované varianty řešení systému obnovy a ochrany železniční infrastruktury.



Obrázek 18 Schématické znázornění obecného návrhu struktury nového systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury (zdroj: autorka)

V úvodu analýzy nově navrhovaného systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury definujeme nový subjekt systému. Tímto subjektem je koordinační prvek.

Hlavní úlohou koordinačního prvku bude zejména plánování, koordinace, a poskytnutí nutné kontrolní zpětné vazby ostatním participujícím subjektům, zajištění spolupráce na všech úrovních potřebných k fungování celkového systému obnovy, minimalizovat chyby v rozhodování a nesystémová protichůdná řešení. Koordinační prvek je navržen jako garant komplexnosti opatření, včasného toku informací a zajištění maximální možné konzistence jednotlivých kroků od procesů plánování, realizace až po kontrolu a zpětné vyhodnocení všech procesů. Koordinační prvek není navržen jen jako poradní orgán, ale s plnou odpovědností za vykonávanou činnost. Kontrolní mechanismus by měl být v kompetenci jednotlivých subjektů, které poskytly odborníky do odborného kolegia.

Koordinační prvek je složen, jako čistě odborný, formou odborného kolegia, z řad profesionálů všech hlavních zainteresovaných subjektů. Konkrétně odborníků z MO ČR, MD ČR, SZ, s.o, ČD, a.s., AS-PO, SSHR, krizový manažeři a dalších odborníků z relevantních subjektů. Tito odborníci by se měli pravidelně setkávat a koordinovat činnosti v následujících oblastech (Soušek at al., 2011):

- plánování a zajišťování plánu HOPKS, tvorba plánů TOŽ,
- koordinace při vypuknutí krizového stavu nevojenského charakteru mezi obcemi, kraji a MO ČR,
- spolupráce na zpracování zjednodušené projektové dokumentace pro obnovu významných železničních mostů,
- zajištění výchovy a odborné praxe krizových manažerů v oblasti železnice,
- sledování a podpora vzdělávání odborníků v mostních stavbách, včetně vedení jejich seznamů a možnosti jejich zapojení do systému obnovy,
- monitorování současných perspektiv a technologických inovací v dané oblasti,
- sledování a navrhování obměny skladových zásob klíčového materiálu apod.

Spektrum činností musí být jasně definované na počátku vzniku koordinačního prvku, činnosti by měly být pravidelně plánovány a vyhodnocovány ve vazbě na prospěšnost v rámci celého systému obnovy. Každý subjekt nově navrženého systému obnovy by vyčlenil minimálně tři zaměstnance do koordinačního prvku. Tito zaměstnanci by vykonávali agendu běžných pracovních povinností u svého zaměstnavatele a zároveň by byli vázání v rámci definování své pracovní náplně k plnění závazků vůči koordinačnímu prvku systému obnovy.

Náklady na koordinační prvek systému souvisí se zvýšením mzdových nákladů na ohodnocení zaměstnanců za práci nad rámec dříve definovaných pracovních povinností a s tím souvisejících větších časových nároků na zaměstnance. Další náklady nad rámec běžné činnosti podnikatelských subjektů v systému obnovy vznikají na pravidelná setkání kolegia, která je možno uskutečňovat online. Minimálně jednou za tři měsíce je vhodné realizovat osobní setkání odborného kolegia k aktuální problematice. Náklady na software a hardware nekalkulují, neboť toto by se uskutečňovalo na firemním hardwaru a softwarovou participujících subjektů.

Odhadnuté náklady na fungování nového systému obnovy a ochrany železniční infrastruktury tedy zejména koordinačního prvku, za kalendářní rok jsou následující:

- mzdové náklady na tři pracovníky nad rámec běžných mzdových nákladů bez povinnosti práce pro koordinační prvek. Odhaduji 20 odborníků s průměrným

navýšením mzdy o 5000 na osobu za měsíc. Nárůst mzdových nákladů celkem na 20 zaměstnanců za 100 000 Kč za měsíc znamená mzdové náklady ve výši 1 200 000 Kč. Pro každý subjekt v systému poskytující odborníky tedy odhaduji nárůst mzdových nákladů o 180 000 Kč za kalendářní rok,

- cestovní náklady na výjezdní zasedání koordinačního prvku 4krát za kalendářní rok, zde odhaduji náklady na cca 3 Kč na kilometr jízdy, maximální ujetá vzdálenost 100 km. Nárůst nákladů pro každý subjekt o 2000 Kč,
- pronájem prostor pro setkání (možné snížit náklady poskytnutím vlastních prostor od subjektu zapojeného do systému obnovy), odhaduji pro každý subjekt náklad ve výši zhruba 2000 Kč,
- stravné a náklady na catering, zde záleží na mnoha faktorech ovšem pro potřeby našeho odhadu kalkulují pro každý subjekt s nákladem ve výši 5000 Kč,
- ostatní náklady, definujeme jako náklady blíže neurčené v odhadnuté výši pro každý subjekt na 3000 Kč.

V závěru lze konstatovat, že náklady na udržení fungování koordinačního prvku systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury jsou kalkulovány pro běžnou situaci. V období vyhlášení krizových stavů by se náklady zvýšily minimálně o ty mzdové.

Celkovou koordinaci odborného kolegia při vyhlášení SOS či VS by mělo v gesci MO ČR, které by koordinační prvek ve vojenských krizových stavech řídilo a poskytovalo potřebné zázemí a podporu pro jeho fungování.

3.3.2 Jednotlivé vazby v navrhovaném systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury

Jednotlivé vazby a vztahy mezi prvky navrhovaného systému obnovy a ochrany jsou znázorněny na obrázku 18:

1. Navázání jednání mezi MD ČR a MO ČR prostřednictvím koordinačního prvku. Definovat požadavky a možnost ministerstev.
2. Obdobně jako bod 1, koordinace a plánování ve vztahu s národním dopravcem a vlastníkem dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s. a SŽ, s.o., ve vztahu k ostatním subjektům v systému.
3. Uzavření smlouvy o mobilizační dodávce pro ozbrojené síly ČR s ČD, a.s. a zároveň i se SŽ, s.o. Z hlediska zabezpečení provozování železniční dopravní cesty po rozrušení ZŽS ve smyslu zákona č. 77/2002 o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic Sb., ve znění pozdějších předpisů, je předurčena právě SŽ, s.o. 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 SŽ, s.o., je zajišťovat potřebné množství železničních vagonů příslušných řad a trakčních vozidel, zejména nezávislé trakce, což je plně v kompetenci ČD, a.s. prostřednictvím dceřiné společnosti ČD Cargo, a.s. (Soušek et al., 2011)

Je tedy zřejmé, že výraz „zabezpečení přeprav po rozrušení ZŽS“ v sobě skrývá dvě činnosti, které spadají do kompetence dvou subjektů, z nichž jeden je státní organizací SŽ, a druhý akciovou společností ČD. (Soušek et al., 2011)

4. Tento krok vyplývá ze zajištění Mobilizační dodávky, kdy SŽ, s.o., a ČD, a.s. jsou schopny zajistit dané požadavky z vlastních sil a prostředků jen do určité míry a po určitou dobu, další eskalace krizových stavů a potřeba obnovy větší části ZŽS vyžaduje přístup soukromoprávních subjektů (stavebních společností), jako subdodavatelů pro zajišťovatele mobilizační dodávky pro ozbrojené síly. Přenesení části realizace stavebních obnovovacích prací na soukromé a předem vybrané společnosti v rámci mobilizační dodávky se jeví výhodné, a to i proto, že v rámci mobilizační dodávky v případě krizového stavu není povinnost vyhlašování veřejné zakázky. Není nutné ověřovat způsobilost subjektu jak technickou, tak i ekonomickou, všechna tato kritéria jsou splněna předem. Více o výhodnosti systému mobilizační dodávky v podkapitole 2.3.

Místo a úloha těchto subjektů je dána především zákonem č 240/2000 Sb., krizový zákon, ve znění pozdějších předpisů, v § 29 a zákonem 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy, ve znění pozdějších předpisů, § 13. SŽ s.o., vyhodnotí předpokládaný rozsah poškození železniční sítě, kdy vychází ze smlouvy o mobilizační dodávce, pro jednotlivé krizové stavy z hlediska použití vlastních sil a kapacit. SŽ, s.o., dále vypracuje vlastní plán krizové připravenosti, kde pracuje i se smluvním zajištěním u dodavatelských firem (stavby, telekomunikace elektromontáže apod.). Zajištění mobilizační dodávky pro ozbrojené síly SŽ s.o., realizuje v rámci Plánu opatření hospodářské mobilizace, který obsahuje přehled mobilizačních dodávek a jejich dodavatelů a je určen pro využití za stavu ohrožení státu a válečného stavu. Jako dodavatelé mobilizační dodávky jste povinni zpracovat plán opatření hospodářské mobilizace. Vybrané údaje tohoto plánu předáváte do 30 dní po zpracování objednateli mobilizační dodávky, věcně příslušnému ústřednímu

správnímu úřadu, Správě státních hmotných rezerv a územně příslušnému krajskému úřadu. Předané údaje je povinnost aktualizovat. Jako právnická nebo podnikající fyzická osoba musí zpracovat do 60 dnů od podpisu uvedené smlouvy plán opatření hospodářské mobilizace. tím, že v rámci vlastního plánovacího procesu ve spolupráci s koordinačním prvkem osloví potencionální dodavatelské subjekty a uzavře s nimi smlouvu o smlouvě budoucí. Tyto firmy vypracují vlastní Plány opatření hospodářské mobilizace, ve spolupráci s koordinačním prvkem a v případě zájmu požádají MO ČR o jmenování subjektem hospodářské mobilizace podle Vyhlášky č. 498/2000 Sb., Vyhláška Správy státních hmotných rezerv o plánování a provádění hospodářských opatření pro krizové stavy. (ČESKO, 2000b)

5. Obdobně jako u bodu 1 a 2, kdy koordinační prvek plánuje a uskutečňuje jednání se SSHR týkající se plánů v systému HOPKS, o ložení provizorních mostních konstrukcí, o systému hospodářské mobilizace a roli MO ČR a MD ČR v systému ochrany a obnovy.
6. Analogicky jako body 1, 2, 5, opět se jedná o koordinaci a plánování opatření a spolupráce, v tomto případě se soukromoprávními subjekty, které jsou důležitým technickým a technologickým zajištěním obnovy železniční infrastruktury. Zde je jistě prostor i pro jednání o ochraně železniční infrastruktury, o spolupráci na technologické úrovni se SŽ s.o., a ČD, a.s., kdy nové technologie mají své místo v rychlé a efektivní obnově narušené železniční infrastruktury i v mírovém stavu. Zde plyne pro podniky zapojené do mobilizační dodávky subdodavately možnost účasti na projektech například výstavby železniční infrastruktury jako motivační ekonomický nástroj, protiváha jistého znevýhodnění daného možností omezení vlastních kapacit při krizových stavech dlouhého časového rozsahu.

V návrhu nového systému obnovy se počítá s variantou, že SŽ, s.o. a ČD, a.s., sami uzavřou dohody s dodavateli v rámci mobilizační dodávky, a zároveň systém posílí podpůrnými poddodavateli, kteří dokáží pokrýt síly a prostředky, které za VS a SOS budou vyčerpané nárůstem intenzity krize. Legislativně se jedná o zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky a Vyhlášku 280/1999 Sb., vyhláška Ministerstva obrany, kterou se stanoví postup při uplatňování požadavku na určení věcných prostředků a jejich převzetí. Využije se dodavatelských a poddodavatelych dodávek za předem stanovených smluvních podmínek a udržovaných pohotovostních zásob. Zde je nutná koordinace se SSHR a koordinačním prvkem v systému. Nezbytné je zajistit, aby na rozdíl od dodavatelů vybraných

pro zajištění mobilizační dodávky, tito poddodavatelé neuplatňovali požadavek na jmenování subjektem hospodářské mobilizace. (Soušek et al., 2011).

Výhodou tohoto řešení je jasné určení poskytnutí pracovních sil a věcných prostředků z více zdrojů, pro všechny krizové stavy. Zde by svou významnou roli sehrál plánovací a koordinační prvek systému ochrany a obnovy.

3.4 Mobilizační dodávka

Tato podkapitola popisuje strukturu mobilizační dodávky pro ozbrojené síly ČR se zaměřením na vojenské krizové stavy (SOS a VS). Kapitola vychází ze struktury poslední realizované smlouvy o zabezpečení mobilizační dodávky za stavu ohrožení státu a válečného stavu. Jedná se o interní resortní dokument z roku 2016.

V prvním kroku MO ČR specifikuje požadavky a upřesní terminologie, vycházející z Koncepce a Plánu OPSÚ. Koordinační prvek systému obnovy zde hraje klíčovou roli. Specifikace požadavků a definice smluvní terminologie obsahuje šest bodů, jsou to (AČR, 2016a):

1. Definování ZŽS – specifikace hlavních, odklonových tratí, přípojných tratí, kolejové spojky.
2. Zájmové železniční stanice – podle Plánu OPSÚ a pro zabezpečení přeprav do vojenských výcvikových prostorů (VVP) je uveden seznam zájmových železničních stanic. Jsou specifikovány požadavky na činnosti AČR, například požadavky na přepravu osob, na nakládku a vykládku, na komerční odbavení, zda se jedná o hraniční přechodovou stanici, zda je to stanice přípojná k vojenské vlečce, zda je zde vojenský správce, požadavek na rampy, zda se jedná o vlakotvornou stanici, zda se jedná o vlečku pro SSHR apod.
3. Náhradní železniční přemostění – definování požadavku na řešení náhradního železničního přemostění na ZŽS v ose původního mostu, případně při částečném zničení každého mostu v rozsahu do dvou libovolných sousedních mostních polí. Přemostění musí být materiálně a stavebně zabezpečeno pro maximálně dvě náhradní železniční přemostění, nebo dle nastalé situace. Zde je patrná nutnost jednání a smluvního zajištění se subdodavatelem mimo mobilizační dodávku. Je třeba definovat prostory možné potřeby výstavby náhradních železničních přemostění, tj. místo a vodní tok.
4. Parametry, normy a lhůty – parametry vlaků dle Plánu OPSÚ a aktuální požadavky jsou uvedeny v podkapitole 2.4. Dále je nutné definovat průjezdné profily, počty

seřaďovacích stanic, počty stanic pro nakládku a vykládku speciální vojenské techniky, minimální propustná výkonnost (počet jízd vlaků) v párech vlaků za 24 h na hlavních, spojovacích a přípojných tratí.

5. Technická ochrana určené železniční sítě – definovat parametry TOŽ, součinnost s dalšími uživateli železniční sítě, tvorbu podmínek pro efektivní využití všech dostupných sil a prostředků, možnosti operativního využití těchto sil a prostředků. Provozní opatření jsou organizována s ohledem na potřeby OS ČR a minimalizování dopadů narušení sítě, organizaci náhradního provozu. Stavebně technická opatření předem specifikovat v Plánu TOŽ. Realizace opatření probíhá ve dvou etapách dle vnitřního předpisu provozovatele železniční sítě, a to jako krátkodobá obnova železnic, s cílem minimalizovat dobu obnovy pro rychlost 5 až 30 km/h a dočasná obnova železnic s cílem dosažení požadované propustné výkonnosti s cílovou rychlostí alespoň 100 km/h. Obnovovací jednotky musí být připraveny zahájit obnovovací práce nejpozději do deseti dnů od uvedení do stavu pohotovosti. Požadované schopnosti k obnově jsou uvedeny dle Plánu OPSÚ a v kapitole 2.3. Dodavatelé mobilizační dodávky jsou povinni zabezpečit úložiště materiálu, přisun tohoto materiálu na místo ničení a vrácení použitého materiálu zpět do úložiště.
6. Specifikace předpokládaného rozsahu prací při obnově určené železniční sítě v prvním období krizového stavu – prvním obdobím SOS a VS se rozumí prvních 30 dní krizového stavu, kdy dodavatel musí zahájit obnovovací práce. Předpokládá se ničení železničních uzlů, železničních stanic, tunelů, trolejí, drážního zabezpečení, avšak nikoli cílené ničení širých tratí. Na určené železniční síti se předpokládá obnova 80 km hlavních tratí, 160 km dvoukolejných tratí, 340 km sdělovací sítě a 350 km elektrifikace. Dodavatel mobilizační dodávky je povinen připravit 125 obnovovacích jednotek s celkovým počtem osob 7300 osob. Ve SSHR se bude udržovat specifikovaný procentní rozsah celkové délky tratí určené železniční sítě (3%) a celkové délky středních a velkých mostů (5%), nezbytné množství speciální obnovovací techniky, nářadí a technologií pro krátkodobou a dočasnou obnovu.

V poslední platné mobilizační dodávce je zmíněna dohoda v oblasti vytváření, doplňování a použití SSHR mez MD ČR a MO ČR ze dne 1. června. 2005. Tato dohoda, stále platná, zavazuje MD ČR, že v případě vyhlášení krizových stavů budou pohotovostní zásoby vytvořené resortem dopravy prioritně použity pro zabezpečení mobilizační dodávky pro MO ČR. Dohoda se váže především k poskytnutí mostních provizorií. Tato situace otevírá značný prostor pro obnovu a aktualizaci mezirezortních dohod, opět ve spolupráci s navrhovaným

koordinačním prvkem systému obnovy. Zároveň se nabízí možnost reciproční spolupráce mezi MD ČR a MO ČR v oblasti nevojenských krizových stavů, kdy určité množství materiálu a technického vybavení může být využito ve prospěch obnovy dopravní sítě. Zkušenosti získané výpomocí při zabezpečování nevojenských krizových stavů ze strany AČR by mohly posloužit jako cenný výcvik pro obnovovací jednotky AČR. (AČR, 2016a)

V organizační struktuře AČR by bylo přínosné zařadit tyto vojenské obnovovací jednotky k 15. ženijnímu pluku dislokovanému v Bechyni a zároveň zřídit jednotku specializovanou na železniční stavby. Tato železniční jednotka by měla vychovávat nové odborníky, například z řad studentů, a zároveň poskytovat celoživotní a komplexní vzdělání pro stávající odborníky.

3.5 Popis návrhu smluvního zajištění mobilizační dodávky

Popis návrhu smluvního zajištění mobilizační dodávky pro MO ČR na obnovu a ochranu železniční infrastruktury (dále jen mobilizační dodávka) vychází z poslední platné mobilizační dodávky na ochranu a obnovu. Jedná se o interní informace AČR, kdy mnohé údaje nelze podrobněji specifikovat.

Předmětem plnění smlouvy o mobilizační dodávce je závazek dodavatele mobilizační dodávky poskytnout objednateli, v našem návrhu MO ČR, za vojenských krizových stavů technickou ochranu určené železniční sítě a v případě jejího poškození provádět její obnovu, včetně realizace určených náhradních železničních přemostění podle požadavků smlouvy o mobilizační dodávce (dále jen smlouva). Součástí smlouvy je rovněž závazek objednatele hradit dodavateli za plnění mobilizační dodávky podle souladu s podmínkami smlouvy. (AČR, 2016a)

Doba plnění smlouvy je stanovena na dobu neurčitou. Smluvní strany se zavazují k zahájení plnění mobilizační dodávky po vyhlášení SOS či VS na základě písemné výzvy objednatele, prostřednictvím Odboru vojenské dopravy, Agentury logistiky ve Stará Boleslavi, ihned po obdržení výzvy, nejpozději však do pěti dnů od doručení výzvy k zahájení plnění mobilizační dodávky. Do tří dnů od doručení výzvy smluvními strany projednají konkrétní podmínky realizace mobilizační dodávky. (AČR, 2016a)

Mobilizační dodávka bude plněna prostřednictvím dílčích plnění. Dílčím plněním mobilizační dodávky se rozumí (AČR, 2016a):

- pohotovost obnovovacích jednotek dodavatele mobilizační dodávky po dobu 30 dní,
- technickou ochranu ZŽS po dobu 30 dní,
- obnovu ZŽS ve stanovených lhůtách uvedených ve smlouvě,

- výstavbu náhradních železničních přemostění ve lhůtách stanovených smlouvou.

Nezbytnou součástí smlouvy je uvedení odpovědných pracovníků za stranu objednatele i dodavatele. Jasné stanovení zodpovědnosti umožňuje efektivní využití navrhovaného koordinačního prvku systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury. (AČR, 2016a)

3.5.1 Cena plnění mobilizační dodávky

Další nedílnou součástí smlouvy je cena plnění. Cena plnění je stanovena dle zákona č. 526/1990 Sb. o cenách, ve znění pozdějších předpisů na základě vzorových technologických postupů. Při výpočtu ceny plnění se vychází z mobilizační dodávky z roku 2016, kde jsou naceněny vzorové technologické postupy uvedené v tabulce 6. Jedná se o neveřejné interní dokumenty a konkrétní údaje o původní ceně prací z roku 2016 proto nelze zveřejnit. V práci se vychází z těchto neuvedených cen, přepočítaných na rok 2023 oproti roku 2015 pomocí indexu cen stavebních děl podle klasifikace CZ-CC, publikovaného Českým statistickým úřadem. V příloze C je uvedena tabulka cenových indexů, kde je patrné, že bází pro výpočet indexu je rok 2015. Ceny v roce 2016 se oproti roku 2015 například u položky „dráhy železniční dálkové“ zvýšily o 1,3%, což pro orientační výpočet v rámci této práce postačuje. V tabule 6 jsou uvedeny nákladové položky dodavatele mobilizační dodávky přepočítané na pravděpodobnou výši v roce 2023. (ČSÚ, 2024), (AČR, 2016a)

Druh prací	Cena plnění bez DPH (Kč)
Obnova železničního svršku 1bm	400,-
Obnova železničních kolejí 1bm	1 500,-
Obnova elektrických trolejí (jednokolejná trať) 1bm	2 000,-
Obnova elektrických trolejí 1bm (dvoukolejná trať)	4 000,-
Obnova sdělovacího a zabezpečovacího zařízení 1bm (jednokolejná trať)	1 600,-
Obnova sdělovacího a zabezpečovacího zařízení 1bm (dvoukolejná trať)	3 000,-
Výměna jednostranné výhybky 1ks	105 000,-
Výměna křížovatkové výhybky 1ks	160 000,-
Stavba propustku 1bm	30 000,-
Obnova malého mostu z IP nosníku 1bm	40 000,-
Obnova mostu 1bm	45 500,-
Oprava rampy 1bm	18 000,-
Měsíční náklady na udržování jedné obnovovací jednotky o síle 50 osob v pohotovosti po dobu 1 měsíce	1 500 000,-
Měsíční náklady na technickou ochranu po dobu 1 měsíce	214 000 000,-
Tunokilometr při přepravě materiálu nutného k provedení oprav ZŽS	22,-

Tabulka 6 Cena plnění za vybrané nákladové položky (AČR, 2016; upraveno autorkou)

Ceny jsou uvedeny orientačně. Přesné stanovení cen bude podléhat kalkulaci k danému období při uzavření smlouvy o mobilizační dodávce. Ceny za jednotku množství vychází z aktuální kalkulace a jsou v nich zahrnuty náklady na dodavatele a přiměřený zisk. Stanovené ceny jsou považovány za ceny maximální, a jejich případné překročení bude možné pouze započtením míry inflace. K upřesnění cen dojde nejpozději v době plnění mobilizační dodávky, a to započtením indexu jejich změny uveřejněného ve Statistické ročence ČR za příslušný kalendářní rok v odvětví stavebních prací a stavebních děl, v ukazatelích přípravy stavenišť, konstrukce a práce hrubé stavby komunikací, specializované stavební práce a v odvětví zboží a služeb v ukazatelích dopravní služby, stravovací a ubytovací služby ve vztahu k dílčím plněním mobilizační dodávky. Při stanovení ceny je dodavatel povinen zohlednit případný podíl státu na přípravě a realizaci mobilizační dodávky. (AČR, 2016a)

Druhá mobilizační dodávka, uzavřená se společností ČD Cargo, a.s. o poskytnutí vozové potřeby je rámcově vyčíslena v tabulce 7. V tomto případě se vychází z ceny za obdobnou vozovou potřebu realizovanou při standartních mírových přepravách NATO přes území České republiky zabezpečovaných společností ČD Cargo, a.s., na základě veřejné

zakázky. V době SOS a VS by výběrové řízení neprobíhalo a zajištění vozové potřeby by bylo realizováno na základě mobilizační dodávky na dodávku vozové potřeby.

Vozová potřeba	Cena s DPH (21 %)	Trasa tam i zpět
1 x Bc, 2 x Smmps, 7 x Res	4 106 740,-	CZE – SVK
1x Bc, 12 x Res, 2x Sgnns, 2 x TWA B	18 021 740,-	CZE – ROU

Tabulka 7 Ukázka ceny za vozovou potřebu po AČR společností ČD Cargo, a.s.
(Ministerstvo obrany, 2024b; upraveno autorkou)

3.5.2 Dodací podmínky a organizační opatření mobilizační dodávky

Dodací podmínky navrhované pro mobilizační dodávku jsou koncipovány s cílem zajistit plnění smlouvy v souladu s projektovou dokumentací, která bude nedílnou součástí smlouvy o mobilizační dodávce. Dodavatel je povinen objednateli předložit Plán technické ochrany ZŽS nejpozději v den podpisu smlouvy. Projektovou dokumentaci náhradních železničních přemostění včetně její aktualizace zajišťované dodavatel mobilizační dodávky, kterým je v tomto případě SŽ, s.o. Projektová dokumentace k náhradním železničním přemostěním vychází ze základní dokumentace obnovy mostu v původní ose, zpracované na základě předpokládaného ničení. (AČR, 2016a)

Průběžné informování dodavatele o stavu a průjezdnosti ZŽS umožňuje objednateli vyhodnocovat a stanovovat pořadí pro realizaci dílčích plnění. V případě poškození ZŽS je dodavatel povinen navrhnout objednateli mobilizační dodávky řešení nastalé situace. (AČR, 2016a)

Při předání plnění vyplývajícího z mobilizační dodávky se sepisuje předávací protokol, který podepisují odpovědní zástupci smluvních stran. Zástupci smluvních stran mají právo průběžně kontrolovat plnění dílčích prací. Pokud dojde v průběhu plnění dílčích prací k navýšení úkonů nad rámec smluvně dohodnutých plnění (tzv. vícepráce) je dodavatel povinen neprodleně informovat objednatele a vyčkat na jeho schválení k provedení vícepráce. Je v zájmu objednatele na nastalou situaci zareagovat v co nejkratším čase. Za vícepráce jsou považovány pouze práce, které jsou dodavatelem objektivně doloženy a nebylo je možné předvídat v době uzavření smlouvy. Dodavatel přebírá záruku za jakost každého dílčího plnění mobilizační dodávky. (AČR, 2016a)

3.5.3 Fakturační a platební podmínky, smluvní pokuty a úroky z prodlení

Fakturační a platební podmínky jsou pečlivě definovány tak, aby zajišťovaly striktní dodržování smluvních termínů. Dodavatel mobilizační dodávky je povinen plnit stanovené termíny dílčích plnění a dodržovat smluvní ujednání. V případě nedodržení termínů plynoucích ze smlouvy je navrženo uplatňovat smluvní pokutu ve výši několika set tisíc korun českých za každý započatý den prodlení. (AČR, 2016a)

Tento mechanismus smluvních pokut je klíčový pro udržení efektivního průběhu plnění mobilizační dodávky a zajištění její časové i kvalitativní korektnosti. (AČR, 2016a)

3.5.4 Specifika smlouvy o mobilizační dodávce

Smlouva o mobilizační dodávce obsahuje specifická ustanovení, včetně stupně utajení dle zákona č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a bezpečnostní způsobilosti ve znění pozdějších předpisů, na stupeň utajení „Vyhrazené“, který zaručuje ochranu citlivých informací. (ČESKO, 2005) Nedílnou součástí smlouvy je popis ZŽS, seznam zájmových železničních stanic a přehled náhradních železničních přemostění, které jsou klíčové pro plánovanou ochranu a obnovu železniční infrastruktury. (AČR, 2016a)

3.5.5 Aktualizace mobilizační dodávky

Je důležité zdůraznit, že mobilizační dodávka, ze které sloužila jako výchozí podklad pro návrh systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury za vojenských krizových stavů pochází z roku 2016. V tomto období byly ČD, a.s. a SŽ, s.o. jeden celek, proto byla uzavřena pouze jedna mobilizační dodávka. V dnešní době tyto vazby neplatí, a proto je nezbytné uzavřít dvě samostatné mobilizační dodávky, a to s ČD Cargo, a.s. a SŽ, s.o. Společnost ČD Cargo, a.s. bude smluvně vázána zajistit potřebné dopravní prostředky definované struktury, zatím co SŽ, s.o. bude mít povinnost zajistit technickou ochranu a obnovu železniční infrastruktury. (AČR, 2016a)

3.5.6 Provozní a stavebně-technická opatření

V této části smlouvy o mobilizační jsou specifikována opatření, která mají minimalizovat dopady narušení železniční infrastruktury na vojenské přepravy. Opatření se dělí na provozní a stavebně-technická. (AČR, 2016a)

Organizace provozních opatření je smluvně zajištěna s provozovatelem železnice ve spolupráci s orgány vojenské dopravy s následujícími cíli (AČR, 2016a):

- okamžité organizování náhradního provozu na nezničených tratích i mimo ZŽS bez ohledu na požadované parametry,

- úprava grafikonu dopravy s cílem využít maximálních úlev, které neohrožují bezpečnost dopravy,
- zajišťování dělení vlaků, zajišťování posunu, tvorbu vlaků bez překročení ložné míry,
- překládku limitujících nákladů s překročením ložné míry na silniční dopravní prostředky.

Stavebně – technická část smluvního zajištění je zaměřena na implementaci opatření vycházející z Plánu technické ochrany ZŽS, která jsou realizována ve dvou etapách dle interních předpisů provozovatele železnice následující formou (AČR, 2016a):

- krátkodobé obnovy železnic s cílem rychlé obnovy provozu na stanovených úsecích podle konkrétních podmínek rychlostí 5 až 30 km/h,
- dočasné obnovy železnic s cílem dosažení stanovené propustné výkonnosti obnovovaných tratí, zejména zvýšení jízdní rychlosti na obnovovaných úsecích, zpravidla na 60 km/h.

Obnova ZŽS bude realizována v součinnosti s orgány vojenské dopravy, tak aby byla zajištěna souvislá jízda na úsecích v délce alespoň 100 km. Pro dosažení připravenosti obnovovacích jednotek k obnovovacím pracím je dodavatel povinen provádět následující technické úkony podle časového harmonogramu uvedeného v tabulce 8. Přisun materiálu na místo zničení infrastruktury železniční sítě a případné vrácení použitého materiálu zpět do úložiště materiálu zabezpečuje dodavatel mobilizační dodávky. (AČR, 2016a)

Úkon	Doba provedení úkonu
Přesun obnovovacích jednotek do prostoru obnovy	Do 12 h od zjištění poškození
Obnova širé tratě na průjezd min 30 km/h	Do 24 h
Obnova nakládací / vykládací stanice	Za dva až tři dny
Obnova železničního uzlu	Za tři až čtyři dny
Obnova malého a středního mostu	Za tři až čtyři dny
Obnova velkého mostu	Za šest až deset dnů

Tabulka 8 Schopnosti dodavatele po dosažení připravenosti obnovovacích jednotek.
(AČR, 2016; upraveno autorkou)

Následující údaje popisují odborný odhad předpokládaného rozsahu ničení (v procentech) dle plánu ničení na ZŽS a s tím související potřebu obnovy (AČR, 2016a):

- 5 % jednokolejných tratí tj obnova 80 km,
- 10 % dvoukolejných tratí tj obnova 155 km,
- 15 % elektrifikovaných tratí, tj obnova 330 km elektrifikace,
- 10 % sdělovací sítě, tj obnova 340 km,

- 5 % tunelů tj obnova 2 km.

V souvislosti s takto definovaným rozsahem ničení je dodavatel mobilizační dodávky povinen mít připraveno k nasazení na obnovovací práce až 100 obnovovacích jednotek s celkovým počtem přibližně 7000 osob. (AČR, 2016a)

3.5.7 Součinnost se Správou státních hmotných rezerv

Jako poslední bod smluvních ujednání je nezbytné definovat součinnost se SSHR jako hlavním a jediným partnerem pro správu materiálu vhodného pro obnovu železniční infrastruktury. Například SSHR budou udržovat v pohotovostních zásobách obnovovací materiál v rozsahu jednotek procent celkové délky tratí ZŽS a celkové délky velkých a středních mostů na ZŽS, stejně jako nezbytné množství speciální obnovovací techniky a nářadí pro realizaci technologií krátkodobé a dočasné obnovy.

4 ZHODNOCENÍ NÁVRHU Z HLEDISKA IMPLEMENTACE DO SYSTÉMU OPSÚ

Zhodnocení návrhu nového systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury za vojenských krizových stavů z hlediska implementace do systému OPSÚ reflektuje široký rozsah popisované problematiky napříč vojenským i civilním sektorem. Aktualizace plánu OPSÚ je klíčová pro zachování vysoké úrovně bezpečnosti ČR. Nezbytností je neustálé vyhodnocování rizik a investice do moderních technologií. Koncepce a návazný Plán OPSÚ by měly obsahovat klíčové prvky zajišťující propojenost a funkčnost celého systému ochrany a obnovy.

4.1 Legislativa a bezpečnost

Důležitým posunem v legislativě je poslední změna krizového zákona č. 240/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, kdy s účinností od 1. 1. 2024 je na základě rozhodnutí vlády možné použít některá opatření systému hospodářské mobilizace ještě před vyhlášením vojenských krizových stavů. V § 6 odst. 2 zmíněného zákona se za písmeno d) vkládá písmeno e), které zní (ČESKO, 2000c) „*Vláda v době trvání nouzového stavu je dále oprávněnae) nařídít využití hospodářských opatření pro krizové stavy v souvislosti s přípravou na stav ohrožení státu,*“. Kdy zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy v § 22 uvádí (ČESKO, 2000a): „*Za nouzového stavu může vláda nařízením.....c) přijmout opatření, která mohou omezit nebo zakázat provoz v oblasti silniční dopravy, drážní dopravy, letecké činnosti provozované v ČR civilními letadly, provoz na dopravně významné dopravní cestě a užívání pozemních komunikací, a stanovit zvláštní podmínky pro zavádění ochrany, údržby a obnovy na pozemních komunikacích a celostátní dráze.*“ Uvedené legislativní změny umožní efektivnější využití hospodářských opatření pro krizové stavy a posílí možnosti příslušníků AČR ve vztahu k civilnímu provozu.

Ochrana železniční infrastruktury a její obnova v rámci systému OPSÚ představuje komplexní spektrum opatření k zajištění odolnosti a akceschopnosti železniční infrastruktury za všech krizových situací. Je nezbytné posoudit, a v rámci Koncepce OPSÚ dále aktualizovat potřebu fyzické ochrany klíčových železničních objektů, například mostů a zájmových železničních stanic před hrozbami různého charakteru. Dále je nutné posilovat rozmanitá opatření ke zvyšování odolnosti železniční infrastruktury proti poškození úmyslnému i neúmyslnému vlivem například přírodních živlů. (Soušek et al., 2011)

Implementace kybernetické bezpečnosti do železničních a signalizačních systémů je dalším důležitým krokem, stejně jako zavádění a financování záložních systémů pro řízení provozu na železnici při výpadku běžných zdrojů energie. Tímto způsobem je zajištěna nejen aktualizace a účinnost Koncepce a Plánu OPSÚ, ale také jejich schopnost rychle a efektivně reagovat na současné i budoucí bezpečnostní výzvy.

V rámci navrhovaných opatření v rámci Plánu OPSÚ je klíčová mezirezortní spolupráce mezi orgány státní správy a soukromými subjekty zapojenými do ochrany a obnovy železniční infrastruktury. Zásadním prvkem v implementaci navrhovaných opatření je vybudování funkční digitální podpory pro krizové situace, která umožní propojení civilních a vojenských digitálních systémů, s důrazem na zajištění utajení vojenských informací.

4.2 Dopravní plán

Další významnou oblastí, která vyžaduje revitalizaci a opětovné začlenění do systému přípravy a realizace Plánu OPSÚ je Dopravní plán (DP). V případě konfliktu je zřejmé, že protivník bude mít za cíl zničit klíčové železniční uzly, důležité infrastrukturní objekty a vojenská zařízení, jak bylo již podrobně popsáno.

Proto byl za doby existence Československé lidové armády, v letech 1954 až 1990 vytvářen Dopravní plán, jenž pečlivě stanovil a dopodrobna rozpracoval, jaký objem vojenského materiálu bude vyvezen vlaky a rozmístěn na bezpečná místa mimo potenciálně ohrožené oblasti. Tento materiál byl nejen přemístěn, ale i aktivně strážěn. Celý dokument byl v režimu utajení klasifikován jako Přísně tajný – zvláštní důležitosti, což znamenalo, že přesné lokace a objemy vyvezené techniky a materiálu nebyly veřejně známy.

Součástí dopravního plánu byl i předpoklad, že stávající zásoby pohonných hmot nebudou dostatečné, a proto byly zbudovány utajené záložní sklady pohonných hmot. Z výrobních závodů byly vybudovány produktovody, končící v odlehlých železničních stanicích, kde byly připraveny instalace pro stáčení paliv do železničních cisteren. Byly zde zajištěny dostatečné manipulační kapacity pro skladování a formování vojenských vlaků. (Ing. Hrdlička Zdeněk, referent dráhy AČR, osobní komunikace 12. 3. 2024)

V dnešní době má tato systematická příprava stále své místo a význam, a je nezbytné tyto opatření opět aktivovat. Koordinace mezi jednotlivými složkami při obnově železniční infrastruktury a zabezpečení strategických vojenských objektů byla v minulosti důkladně promyšlená. Každoročně probíhala cvičení s celostátní a mezirezortní účastí, která zahrnovala simulaci obnovy železniční sítě po útocích, včetně těch jaderné povahy.

Před předpokládaným simulovaným útokem probíhala přeprava divizních jednotek po železniční síti (cca 52 vlaků). Byla provedena analýza následků jaderných úderů, stanoven časový rámec pro pokles radiace umožňující obnovu železniční infrastruktury, a definovány priority obnovy podle aktuální situace. Všechny tyto kroky byly prováděny s využitím tehdejších technologických a logistických prostředků. V rámci DP byly zřízeny obnovovací vlaky, které byly deponovány, udržovány a připraveny k zahájení obnovovací činnosti. Mezi obnovovací vlaky se řadily stavební vlak, elektrárenský vlak, mostní vlak, mostní obnovovací oddíl, stálý zdravotnický vlak, improvizované zdravotnické vlaky apod. (Ing. Zdeněk Hrdlička, referent drážní dopravy AČR, osobní komunikace 12. 3. 2024)

K těmto vlakům byly vytvořeny zásoby materiálu například štěrk, kamenivo, pražce, kolejnice, hotová kolejová pole, výhybky, dřevěné pražce, výhybkové pražce. Byly stanoveny denní výkony jednotlivých vlaků a obnovovacích jednotek, které sloužily podklad pro zplánování jejich činností za mimořádných opatření a staly se nedílnou součástí Technického plánu obnovy železnic (Plán TOŽ). (Ing. Zdeněk Hrdlička, referent drážní dopravy AČR, osobní komunikace 12. 3. 2024)

4.3 Dílčí závěr

Optimalizace těchto osvědčených postupů a praktik pro současné potřeby armády a ekonomické prostředí je nezbytná, a to i přes vysoké náklady a složitost procesů v rámci vojenského prostředí.

Bylo by možné oponovat, že veškerý náklad se v současnosti transportuje silniční dopravou. To je pravda do určité míry, avšak vezmeme-li v úvahu železniční přepravu vojenské munice v kontejnerech typu ISO 1 C, která zahrnuje 75 takových kontejnerů na 25 železničních vozech, naložených ve vojenském areálu muničního skladu, lze celý náklad snadno umístit na železniční vozy a následně po železnic přepravit. Naopak, pro přepravu totožného objemu kontejnerů po silniční síti by bylo nutné zabezpečit 38 souprav vozidel typu Tatra 815 MK IV Multilift s přívěsem PV 18 LP, na obrázku 19 a 20. V současné době AČR nedisponuje potřebným množstvím vozové techniky. (Ing. Zdeněk Hrdlička, referent drážní dopravy AČR, osobní komunikace 12. 3. 2024)



Obrázek 19 Kontejnerový nakladač Tatra 815 MK IV Multilift s přívěsem PV 18 LP (Válka.cz, 2012)



Obrázek 20 Kontejnerový nakladač Tatra 815 MK IV Multilift (Válka.cz, 2012)

Na základě těchto skutečností nelze upozadovat přepravu po železnici. Právě naopak, je zřejmé, že připravenost obnovit železniční síť, pro jízdu vojenských vlaků při plnění spojeneckých závazků vůči NATO, je stejně klíčová jako efektivní využití silničních prostředků pro bojové operace a přepravu materiálu k prvosledovým jednotkám. To je jen jeden z mnoha příkladů, který ilustruje důležitost ochrany a obnovy železniční infrastruktury v současných podmínkách a její nezbytnou podporu v rámci OPSÚ. (Ing. Zdeněk Hrdlička, referent drážní dopravy AČR, osobní komunikace 12. 3. 2024)

V neposlední řadě je velmi důležité konkrétně podporovat požadavky na vojenskou mobilitu a prosazovat mezirezortní jednání v požadavcích AČR na civilní infrastrukturu. Je zde potřeba důrazně apelovat na dodržování zákonem stanovených lhůt a jasnou vymahatelnost rozhodnutí MD ČR vůči MO ČR, aby se předešlo nesrovnalostem v dohovorech a možným časovým prodlevám při rozhodování určených pracovních skupin. Navrhovaný koordinační prvek systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury za vojenských krizových stavů by mohl vést ke zkvalitnění spolupráce mezi všemi zainteresovanými subjekty.

ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo shrnout širokou problematiku Operační přípravy státního území v souvislosti s ochranou a obnovou železniční infrastruktury zejména za vojenských krizových stavů a poskytnout ucelený přehled informací z rozličných zdrojů věnujících se dané problematice.

V diplomové práci byl analyzován současný stav zájmové dopravní sítě. Došlo k identifikaci klíčových problémů a byly navrženy možnosti řešení. Práce poukázala, na v současné době neřešenou a disfunkční situaci kolem ochrany a obnovy železniční infrastruktury, kdy na základě provedené analýzy byl vyvozen závěr, že ochrana a obnova železniční infrastruktury v ČR se nachází již několik let ve velmi neuspokojivém stavu.

V návrhové části práce došlo k navržení nového, a přitom starého systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury. Vychází se z postupů a procesů, které v minulosti prokázaly svou funkčnost v návaznosti na současné možnosti celého systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury. Navrhovaným řešením je uzavření smlouvy o mobilizační dodávce na technickou ochranu a obnovu železniční infrastruktury, která dlouhá léta spolehlivě fungovala. Návrh nové mobilizační dodávky na technickou ochranu a obnov železniční infrastruktury je klíčový pro udržení vojenské mobility a dodržování závazků stanovených v rámci Severoatlantické aliance.

Zároveň se prokázala potřeba nového moderního prvku pro koordinaci a udržení efektivity celého systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury. Koordinační prvek je nezbytný pro jasné stanovení procesů a nutnou zpětnou vazbu, flexibilitu systému, která je prioritní pro zvládnutí složitosti celé problematiky. Nedílnou součástí návrhu je financování. Zejména koordinační prvek nevykazuje vysokou finanční náročnost, a proto i z pohledu financování je koordinační prvek systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury vhodný k implementaci. Problematika financování spočívá velkou měrou na MO ČR a MD ČR, ovšem možnost využití investičních a dotačních programů pro účely ochrany a obnovy železniční infrastruktury se jeví jako možná a velmi přínosná.

Realizace navržených opatření by měla řadu přínosů pro celý systém ochrany a obnovy železniční infrastruktury, zejména jasné stanovení povinností a definování odpovědnosti subjektů, zvýšení bezpečnosti v oblasti železniční dopravy, zvýšení technických možností v rámci vojenských ale i nevojenských krizových stavů, a v neposlední řadě efektivnější financování.

Implementace mobilizační dodávky a možnosti využívání investičních a dotačních programů pro financování dlouhodobých infrastrukturních opatření je klíčová pro obnovení funkčnosti systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury. Návrat dříve hodnotných opatření a jejich optimalizace pro současné podmínky je jistě podnět pro jednání. Dlouholetá snaha odborníků a praktiků z oboru, jejich upozorňování na nepříznivou situaci v oblasti ochrany a obnovy železniční infrastruktury, a na nekoncepční zánik efektivních opatření nebyla vyslyšena. Až v návaznosti na sníženou schopnost plnit spojenecké závazky, konflikt na Ukrajině, změnu bezpečnostní situace a při opětovném nárůstu vojenských tranzitních přeprav k pokrytí východního křídla NATO personálem a materiálem, se začalo zjišťovat, že oblast ochrany a obnovy železniční infrastruktury je v neuspokojivém stavu.

Jedním z hlavních rysů systému OPSÚ a ochrany a obnovy železniční infrastruktury je systematická práce na rozvoji a zdokonalování systému jako celku. Navrhovaná řešení byla zvolena s ohledem na funkčnost a ekonomickou výhodnost a možnou realizaci v krátkodobém časovém horizontu. Cíle diplomové práce byly naplněny a je zde patrná příležitost a prostor pro další rozpracování, která mohou přinést užitek, podnítit další praktická technická a ekonomická řešení problematiky ochrany a obnovy železniční infrastruktury.

POUŽITÁ LITERATURA

ARMÁDA ČESKÉ REPUBLIKY (AČR), [b.r.]. *Program bezpečnostních investic NATO* [online]. [cit. 2024-06-18]. Dostupné z:

https://www.army.cz/images/id_7001_8000/7451/program.pdf

ARMÁDA ČESKÉ REPUBLIKY (AČR), 2023b. *26. pluk velení, řízení a průzkumu Brandýs nad Labem – Stará Boleslav* [online]. [cit. 2024-06-18]. Dostupné z: <https://pvrpz.army.cz/onas>

ARMÁDA ČESKÉ REPUBLIKY (AČR), 2024b. *Tank Leopard 2A4* [online]. [cit. 2024-06-23]. Dostupné z: <https://acr.army.cz/technika-a-vyzbroj/poz/vbv/tank-leopard-2a4-246310/>

ARMÁDA ČESKÉ REPUBLIKY (AČR) 2016. *Mobilizační dodávka na technickou ochranu a obnovu železniční infrastruktury za stavu ohrožení státu a válečného stavu*. In. Interní neveřejný zdroj Armády České republiky

ARMÁDA ČESKÉ REPUBLIKY (AČR) 2023a. *Plán OPSÚ*. PDF. Interní zdroj Armády České republiky

ARMÁDA ČESKÉ REPUBLIKY (AČR) 2024a. *Doprava 2024*. PDF. Interní zdroj Armády České republiky.

ARMÁDA ČESKÉ REPUBLIKY (AČR) 2016b. *Katalog PLM*. PDF. Interní zdroj Armády České republiky.

AS-PO, PŘÍSPĚVKOVÁ ORGANIZACE, [b.r.]. *Vojenské vlečky resortu obrany* [online]. [cit. 2024-05-12]. Dostupné z: <https://www.as-po.cz/vojenske-vlecky>

BEZPEČNÁ PLZEŇ, 2018. *Vyžadování pomoci AČR* [online]. [cit. 2024-05-02]. Dostupné z: <https://bezpecnaplzen.eu/krizove-rizeni/usek-obrany-cr/vyzadovani-pomoci-acr/>

COUNCIL FOREIGN RELATIONSHIP, 2013. *What is deterrence?* [online]. [cit. 2024-06-02]. Dostupné z: <https://education.cfr.org/learn/reading/what-deterrence>

ČD CARGO, A.S., 2024a. *Mimořádné zásilky* [online]. [cit. 2024-06-18]. Dostupné z: https://www.cdcargo.cz/cs_CZ/mimoradne-zasilky

ČD CARGO, A.S., 2024b. *Instradace vojenského vlaku* In. Interní komunikace emailem s Armádou České republiky

ČESKO, 1993a. *Zákon č. 97/1993 Sb., o působnosti Správy státních hmotných rezerv, ve znění pozdějších předpisů* [online]. [cit. 2024-06-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-97>

ČESKO, 1993b. *Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů* [online]. [cit. 2024-06-10]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>

ČESKO, 1998. *Zákon č. 110/1998 Sb., Ústavní zákon o bezpečnosti České republiky* [online]. [cit. 2024-05-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1998-110>

ČESKO, 2000a. *Zákon č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů* [online]. [cit. 2024-06-03]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-241>

ČESKO, 2000b. *Vyhláška č. 498/2000 Sb., Správy státních hmotných rezerv o plánování a provádění hospodářských opatření pro krizové stavy ve znění pozdějších předpisů* [online]. [cit. 2024-03-01] Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-498>

ČESKO, 2000c. *Zákon č. 240/2000 Sb., krizový zákon* [online]. [cit. 2024-04-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-240>

ČESKO, 2002. *Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic, ve znění pozdějších předpisů* [online]. [cit. 2024-06-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-77>

ČESKO, 2005. *Zákon č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů* [online]. [cit. 2024-06-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-412>

ČESKO, 1999a. *Zákon č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky* [online]. [cit. 2024-06-18]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-219>

ČESKO, 1999b. *Zákon č. 222/1999 Sb., o zajištění obrany České republiky, ve znění pozdějších předpisů* [online]. [cit. 2024-06-18]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1999-222>

ČSÚ, ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2024. *Ceny dopravních prací* [online]. [cit. 2024-05-02]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr

DIGITÁLNÍ A INFORMAČNÍ AGENTURA, 2024. *Žádost o jmenování subjektem hospodářské mobilizace* [online]. [cit. 2024-04-09]. Dostupné z: <https://portal.gov.cz/sluzby-vs/zadost-o-jmenovani-subjektem-hospodarske-mobilizace-S12907>

ENGLICH, Jan, Antonín KRÁSNÝ a Jan STRBAČKA, b.r. *Historie, současnost a možná budoucnost operační přípravy státního území* [online]. [cit. 2024-02-12]. Dostupné z: <https://www.obranastrategie.cz/filemanager/files/6386.pdf>

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA, 2023. *Krizové plánování* [online]. [cit. 2024-04-18]. Dostupné z: https://bezpecnost.praha.eu/clanky/krizove_planovani

CHAT GPT, 2024 [online]. [cit. 2024-04-15]. Dostupné z: <https://chatgpt.com/>

KRÁLOVÁ, Zuzana, [b.r.] *Vojenský vlak čili ešalon. Odsun techniky z kasáren Bechyně do Sudoměric Autor* [online]. [cit. 2024-03-14]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/nova-nejvyssi-priorita-na-zeleznici-vojensky-mimoradny-vlak-121932/>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2023. *CEF – Nástroj pro propojení Evropy* [online]. [cit. 2024-03-21]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Evropska-unie/Programy/Program-CEF?returl=/Dokumenty/Evropska-unie/Programy>

MINISTERSTVO FINANČÍ ČR, 2024. *Státní rozpočet 2024 v kostce* [online]. [cit. 2024-05-15]. Dostupné z: [2024-03-26_Statni-rozpocet-2024-v-kostce_v02.pdf \(mfcr.cz\)](https://www.mfcr.cz/2024-03-26_Statni-rozpocet-2024-v-kostce_v02.pdf)

- MINISTERSTVO OBRANY ČR, 2023a. *Obrana České republiky v číslech* [online]. [cit. 2024-06-18]. Dostupné z:
https://www.army.cz/images/Ilustracni/1_ROZPOCET_NA_ROK_2024.pdf
- MINISTERSTVO OBRANY ČR, 2023b. *Výdaje na obranu přesáhnou hranici dvou procent HDP* [online]. 2023 [cit. 2024-04-02]. Dostupné z: <https://mocr.army.cz/informacni-servis/zpravodajstvi/vydaje-na-obranu-poprve-presahnou-hranici-dvou-procent-hdp-246635/>
- MINISTERSTVO OBRANY ČR, 2024a. *Koncepce výstavby Armády České republiky 2035* [online]. [cit. 2024-02-11]. Dostupné z:
https://mocr.army.cz/images/id_40001_50000/46088/KVA__R_2035_Final.pdf
- MINISTERSTVO OBRANY ČR, 2024b. *Česká republika – Ministerstvo obrany – Mezinárodní železniční přeprava č. 11/2024* [online]. [cit. 2024-06-23]. Dostupné z:
<https://smlouvy.gov.cz/smlouva/28495187?backlink=fdqr8>
- MINISTERSTVO OBRANY, 2016. *Koncepce operační přípravy státního území České republiky* [online]. [cit. 2024-12-02]. Dostupné z:
https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/popsu_2017-2020.pdf
- MORAVEC, Jakub, 2022. *Nejnáročnější výcvik v oblasti vojenské dopravy. V Boleticích prošli kurzem přežití a postavili „dospělácké LEGO“* [online]. [cit. 2024-06-22]. Dostupné z:
https://acr.army.cz/informacni-servis/zpravodajstvi/nejnarocnejsi-vycvik-v-oblasti-vojenske-dopravy--v-boleticich-prosli-kurzem-preziti-a-postavili-_dospelacke-lego-237269/
- POKORNÝ, Radim a Dalibor VÁCLAVÍK, 2009. *Výměna nosné konstrukce znojemského viaduktu* [online]. [cit. 2024-06-22]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vymena-nosne-konstrukce-znojemskeho-viaduktu/http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vymena-nosne-konstrukce-znojemskeho-viaduktu/>
- PORTÁL INFORMAČNÍHO CENTRA O NATO (NATO AKTUAL), 2023. *NATO navýší vojenský rozpočet na dvě miliardy eur* [online]. [cit. 2024-06-18]. Dostupné z:
https://www.natoaktual.cz/v-mediich/nato-rozpocet-mezinarodni-zvysi.A231215_153011_na_media_m02
- ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC S.P, 2024. *Fondy EU* [online]. [cit. 2024-06-18]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/fondy-eu#zalozka-nastroj-pro-propojeni-evropy-connecting-europe-facility-cef>
- SEKCE PRŮMYSLOVÉ SPOLUPRÁCE, ARMÁDA ČESKÉ REPUBLIKY (AČR), 2023. *Inovační fond NATO (NIF)* [online]. [cit. 2024-06-18]. Dostupné z:
<https://spsp.army.cz/inovacni-fond-nato-nif>
- SOUŠEK, Radovan a Petr KOPČÁK, 2004. *Krizové řízení v železniční dopravě*. Pardubice: Institut Jana Pernera. ISBN 80-86530-19-1.
- SOUŠEK, Radovan et al., 2011. *Nový systém obnovy železniční infrastruktury za krizových stavů*. Pardubice: Institut Jana Pernera. ISBN 978-80-86530-75-8.

- SPRÁVA ŽELEZNIC (SŽ) 2023. *O4-Předpis pro technickou ochranu a obnovu železnic za branné pohotovosti státu*. In. Interní zdroj Správy železnic, státní organizace
- SPRÁVA ŽELEZNIC (SŽ), 2012. *D33 Vojenské přepravy* [online]. [cit. 2024-06-17]. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=45257>
- SSHR, 2004c. *Metodiky HOPKS*, [online]. [cit. 2024-04-15]. Dostupné z: <https://sshr.gov.cz/pro-verejnou-spravu/system-hopks/metodiky-hopks/>
- SSHR, 2024a. *Působnost SSHR*, [online]. 2024 [cit. 2024-04-18]. Dostupné z: <https://sshr.gov.cz/o-nas/pusobnost-sshr/>
- SSHR, 2024b. *Systém HOPKS* [online]. [cit. 2024-04-18]. Dostupné z: <https://sshr.gov.cz/o-nas/pusobnost-sshr/>
- ŠMÍDEK, Pavel et al., 2021. *Operační příprava státního území Pub-52-00-01*. Vyškov: Centrum doktrín VeV-VA Vyškov.
- ŠMÍDEK, Pavel, 2023. *Prezentace Plán operační přípravy na léta 2025–2028*. PPTX. Interní zdroj Armády České republiky.
- ŠVAGR, Pavel, 2015. SSHR. *Státní hmotné rezervy a jejich použití za krizových stavů* [online]. [cit. 2024-04-18]. Dostupné z: <https://docplayer.cz/3327414-Statni-hmotne-rezervy-a-jejich-pouziti-za-krizovych-stavu-praha-15-cervna-2015.html>
- UNITED STATES AIR FORCE (USAF), 2018. *C-5 Super Galaxy* [online]. [cit. 2024-06-22]. Dostupné z: <https://www.af.mil/About-Us/Fact-Sheets/Display/Article/104492/c-5m-super-galaxy/>
- ÚŘAD VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY, 2018. *Projekty PESCO, 1. díl: Vojenská mobilita* [online]. [cit. 2024-04-23]. Dostupné z: <https://tvorimevropu.cz/2018/07/27/projekty-pesco-1-dil-vojenska-mobilita/>
- VÁLKA.CZ, 2012. *CZE - PV 18 LP (kontejnerový přívěs) a T 815 Multilift MK IV přepravník* [online]. [cit. 2024-06-23]. Dostupné z: <https://www.valka.cz/CZE-PV-18-LP-kontejnerovy-prives-t128023>

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Parametry zájmové silniční sítě požadované AČR	19
Tabulka 2 Požadované parametry na zájmové železniční síti AČR.....	20
Tabulka 3 Druhy krizových stavů v ČR	33
Tabulka 4 Interní označení předpisů SŽ, s.o.	40
Tabulka 5 Příklad časových norem pro obnovu stanovené interním předpisem SŽ, s.o.....	41
Tabulka 6 Cena plnění za vybrané nákladové položky	66
Tabulka 7 Ukázka ceny za vozovou potřebu po AČR společností ČD Cargo, a.s.....	67
Tabulka 8 Schopnosti dodavatele po dosažení připravenosti obnovovacích jednotek.....	69

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Bezpečnostní systém ČR	10
Obrázek 2 Členění infrastruktury ČR	12
Obrázek 3 Provázanost kritické a obranné infrastruktury	12
Obrázek 4 Výstavba náhradního železničního přemostění pilíř Pižmo	18
Obrázek 5 Výstavba náhradního železničního přemostění ŽM 16 M	18
Obrázek 6 Letoun C-5 Galaxy	23
Obrázek 7 Základní dokumenty pro OPSÚ	26
Obrázek 8 Dokumenty související s problematikou OPSÚ	27
Obrázek 9 Místo SSHR v bezpečnostním systému ČR	28
Obrázek 10 Hospodářská opatření pro krizové stavy	29
Obrázek 11 Struktura SSHR	30
Obrázek 12 Příklad pohotovostních zásob pro obnovení sjízdnosti sítě dopravní cesty.....	31
Obrázek 13 Mobilní rampa UNOR	34
Obrázek 14 Mobilizační a nezbytná dodávka v systému HOPKS	35
Obrázek 15 Odsun vojenské techniky – vojenský vlak.....	46
Obrázek 16 Přímé příspěvky ČR do rozpočtu NATO v mld. Kč.....	53
Obrázek 17 Tank Leopard 2A4	55
Obrázek 18 Schématické znázornění obecného návrhu struktury nového systému ochrany a obnovy železniční infrastruktury.....	57
Obrázek 19 Kontejnerový nakladač Tatra 815 MK IV Multilift s přívěsem PV 18 LP.....	74
Obrázek 20 Kontejnerový nakladač Tatra 815 MK IV Multilift.....	74

SEZNAM ZKRATEK

AS-PO	Armádní servisní a příspěvková organizace
BS ČR	Bezpečnostní strategie České republiky
CEF	Connecting Europe Facility Nástroj pro propojení Evropy
ČR	Česká republika
DP	Dopravní plán
EU	Evropská unie
FADR	Fixed Air Defence Radar Páteří radar protivzdušné obrany
HDP	Hrubý domácí produkt
HNS	Host Nation Support Podpora hostitelskou zemí
HOPKS	Hospodářská opatření pro krizové stavy
IZS	Integrovaný záchranný systém
KP	Krizový plán
KVAČR	Koncepce výstavby Armády České republiky
MADR	Mobile Air Defence Radar Mobilní radar protivzdušné obrany
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MF ČR	Ministerstvo financí České republiky
MO ČR	Ministerstvo obrany České republiky
MV ČR	Ministerstvo vnitra České republiky
MZ	Mimořádná zásilka
NATINAMDS	NATO Integrated Air and Missile Defence System Integrovaný systém protivzdušné a protiraketové obrany NATO
NATO	North Atlantic Treaty Organization Severoatlantická organizace
NBÚ	Národní bezpečnostní úřad
NIF	NATO Innovation Fund Inovační fond NATO

NSIP	NATO Security Investment Program Program bezpečnostních investic NATO
ODOS	Objekt důležitý pro obranu státu
OPSÚ	Operační příprava státního území
OS ČR	Ozbrojené síly České republiky
OSN	United Nations Organization Organizace spojených národů
OVD	Odbor vojenské dopravy
PČR	Policie České republiky
PfP	Partnership for Peace Partnerství pro mír
PHM	Pohonné hmoty
PLM	Překročení ložné míry
PPÚ	Plán provizorních úprav
PTOŽ	Plán technické ochrany železnice
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
ROM	Rest on move Odpočinek na cestě
RON	Rest on night Přenocování na cestě
SOS	Stav ohrožení státu
SRN?	
SSHR	Správa státních hmotných rezerv
SÚS	Správa a údržba silnic
SŽ, s.o.	Správa železnic, státní organizace
TEN-T	Trans-European Transport Network Transevropská dopravní síť
TOŽ	Technická ochrana železnic
UNOR	Univerzální ocelová rampa mobilní
ÚSÚ	Ústřední správní úřady
VS	Válečný stav
VVP	Vojenský výcvikový prostor

ZSS

Zájmová silniční síť

ZŽS

Zájmová železniční síť

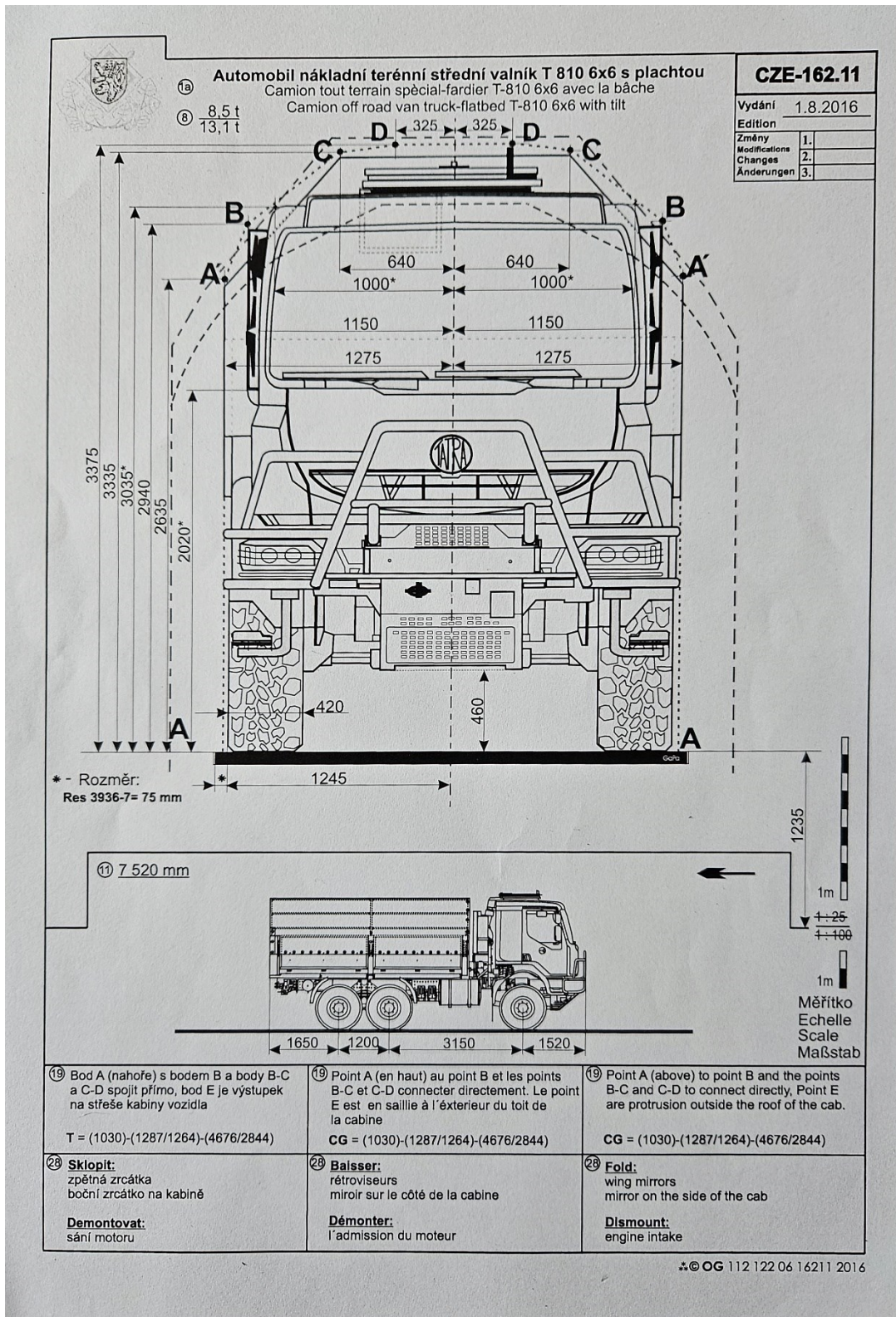
SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Ukázka z katalogu PLM

Příloha B Ukázka instradace vojenského vlaku

Příloha C Indexy cen stavebních děl podle klasifikace CZ-CC

Příloha A Ukázka z katalogu PLM



Zdroj: AČR, 2016b

Příloha B Ukázka instradace vojenského vlaku

SZDCmankan dps 2024-06-001750 19/06 24 1152 SZDCREDMelduska

Od: mankan@spravazeleznic.cz v zastoupení Melduska@spravazeleznic.cz
Komu: cdcprispdispst@cdccargo.cz; cdpphamankan@spravazeleznic.cz;
cdppredpepe@spravazeleznic.cz; cdppredispdps@spravazeleznic.cz;
orbnomankan@spravazeleznic.cz; orbnosek@spravazeleznic.cz;
orbnosekrp@spravazeleznic.cz; orovamankan@spravazeleznic.cz;
orovasek@spravazeleznic.cz; orovasekrp@spravazeleznic.cz;
orunlmankan@spravazeleznic.cz; orunlsekrp@spravazeleznic.cz;
zstbcvmankan@spravazeleznic.cz; zstolcmankan@spravazeleznic.cz;
zstunlmankan@spravazeleznic.cz

Adresa: všem stanicím v úseku: Kúty-Lanžhot st.hr.-Břeclav předn.-Hodonín-
Otrokovice-Přerov předn.-Olomouc předn.-Hlubočky Mariánské Údolí
Správa železnic s.o. - Oblastní ředitelství: Brno, Ostrava
Správa železnic s.o.: CDP Přerov
ČD Cargo Řízení provozu Česká Třebová
ČD Cargo ředitel OPŘ: Východ - ve svém obvodu trs
ČD Cargo ředitel SOKV: Ostrava
ČD Cargo OPT Olomouc
Na vědomí: Správa železnic s.o., provozní obvod: Olomouc, Valašské Meziříčí,
Břeclav - ve svém obvodu trs

Instradace:

- 1)Číslo voj. přepravy: SVK2006CZE99CZE
- 2)Stanice odesílací/PPS: Lanžhot st.hr.
- 3)Stanice určení/PPS: Hlubočky Mariánské Údolí
- 4)Pohotovost k nakládce dne: 0
- 5)Dojezd do stanice určení dne: 22.06.2024 hodin: 08:55
- 6)Vozová potřeba: 2 Bc, 4 Sgnss, 5 Res, 11 Smmpps - ložené - 399 m, 1060 t
2 Res - prázdné
celkem - 439 m, 1110 t
- 7)Lok. na posun: v ŽST Hlubočky Mariánské Údolí zajistí PP Olomouc
- 8)Předtápění: 0
- 9)Četa pro posun: v ŽST Hlubočky Mariánské Údolí zajistí PP Olomouc
- 10)Lok. na odvoz vlaku:
 - v úseku (SK)- Kúty - Břeclav předn. lok.ř.240 s odzkoušeným a funkčním el. topením dodá SOKV Ostrava, strojvedoucího dodá ČDC Slovakia
 - v úseku Kúty - Břeclav předn. v závěsu za vlakovou lok. nečinná 750 (návrat od CZE1806CZE99SVK) OPŘ Východ oblast Brno
 - v úseku Břeclav předn.- Olomouc předn.lok.ř. 363 s odzkoušeným a funkčním el. topením dodá SOKV Ostrava strojvedoucího dodá OPŘ Východ oblast Brno
 - v úseku Hlubočky Olomouc předn. - Hlubočky Mar.Údolí lok.ř.2x742 a strojvedoucího dodá OPŘ Východ, PP olomouc

11)Obsluhu vlaku: 0

12)Instradace:

Na zvláštní písemnou žádost OVD objednan vojenský vlak.

Datum	Stanice	Přij.	Odj.	VlakP	VlakO
22.06.2024	Kúty	-	03:00	-	49824
	Lanžhot st.hr.	03:15	03:15	49824	49824
	Břeclav předn.	03:30	05:05	49824	52019

	Hodonín	05:21	05:21	52019	52019
	Otrokovice	06:00	06:00	52019	52019
	Přerov předn.	06:23	06:45	52019	52019
	Olomouc předn.	07:09	08:12	52019	52019
22.06.2024	Hlubočky Mar.Údolí	08:55	-	52019	-

13)TP: ČD Cargo OPŘ Východ zajistí potřebná opatření dle Směrnice D33 část 3, kapitola 3.2, článek 3.2.2

14)Nebezpečné věci: 0

15)Mimořádná zásilka - MZ: CZ MZ 6028-24; MZ 6030-24

16)Stanovená přepravní cesta MZ:

- dle příkazu k dopravě MZ 6028-24 dps 1608
vydaným SŽDC URMIZA dne 18.06.2024
- dle příkazu k dopravě MZ 6030-24 dps 1611
vydaným SŽDC URMIZA dne 18.06.2024

17)Dopravní podmínky:

- dle příkazu k dopravě MZ 6028-24 dps 1608
vydaným SŽDC URMIZA dne 18.06.2024
- dle příkazu k dopravě MZ 6030-24 dps 1611
vydaným SŽDC URMIZA dne 18.06.2024


18)Nařízené dopravní dozory: 0

19)Různé:

- mezinárodní přeprava AČR
- vedoucí směny je povinen zpravit strojvedoucího hnacího vozidla o zařazení osobního doprovodných vozů (s příslušníky AČR) do vlaku
- osobní doprovodné vozy řadte za vlakové hnací vozidlo (el. propojovací kabel - topení)
- KADR: Břeclav předn.-Hlubočky Mar.Údolí 182148_2
- předávající dopravce CDC Slovakia
- v případě potřeby zajistí objednání trasy pro přeshraniční úsek VS Břeclav ve spolupráci s DAC Česká Třebová
- přepravní vzdálenost = 150 km
- instradaci dodržte

Podpis:

ČD Cargo Řízení provozu Česká Třebová

Skupina zvláštních přeprav 

Příloha C Indexy cen stavebních děl podle klasifikace CZ-CC

CZ-CC	Název	Name	ROK / Year											
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1110	Budovy jednobytové	One-dwelling buildings	99,5	98,3	98,9	100,0	101,1	103,1	107,0	112,0	115,8	122,7	139,2	146,3
1121	Budovy dvoubytové	Two-dwelling buildings	99,5	98,4	98,9	100,0	101,1	103,0	106,7	111,7	115,7	122,4	138,9	146,3
1122	Budovy tři a vícebytové	Three- and more dwelling buildings	99,8	98,6	99,0	100,0	101,0	102,8	106,4	111,3	115,2	121,7	137,5	144,9
1130	Budovy bytové ostatní	Other residential buildings	99,4	98,4	98,9	100,0	101,1	102,8	106,1	110,7	114,5	120,7	136,2	144,1
1211	Hotely	Hotels	99,4	98,4	98,9	100,0	101,1	103,0	106,5	111,2	115,2	121,6	137,6	145,3
1220	Budovy administrativní	Office buildings	99,2	98,3	98,9	100,0	101,2	103,1	106,4	111,1	114,9	121,9	137,7	144,5
1230	Budovy pro obchod	Wholesale and retail trade buildings	99,3	98,1	98,7	100,0	101,2	102,9	106,5	111,7	115,9	122,4	138,4	146,2
1241	Budovy pro telekomunikace, nádraží, terminály a budovy k nim příslušející	Communication buildings, stations, terminals and associated buildings	99,6	98,5	98,9	100,0	101,2	103,1	106,4	111,5	115,5	122,1	137,5	144,8
1242	Garáže	Garage buildings	99,9	98,6	99,0	100,0	101,0	102,7	106,3	111,2	115,2	121,7	137,7	145,3
1251	Budovy pro průmysl	Industrial buildings	99,4	98,4	99,0	100,0	101,3	103,2	106,6	111,4	115,2	121,9	138,2	145,5
1252	Bud. skladů, nádrže a sila	Reservoirs, silos and warehouses	100,1	98,6	98,9	100,0	101,0	102,9	106,4	111,5	115,7	121,9	138,0	147,3
1261	Budovy pro společenské a kulturní účely	Public entertainment buildings	98,8	98,1	98,8	100,0	101,2	103,0	106,4	111,2	115,2	121,9	137,5	145,2
1262	Muzea a knihovny	Museums and libraries	99,4	98,5	99,0	100,0	101,1	102,8	106,0	110,8	114,7	120,9	135,2	141,7
1263	Školy, univerzity a budovy pro výzkum	School, university and research buildings	99,5	98,5	99,0	100,0	101,1	102,9	106,2	111,0	114,8	121,2	136,4	143,5
1264	Bud. pro zdravotnictví	Hospital or institutional care buildings	99,3	98,4	99,0	100,0	101,1	102,8	106,3	111,1	115,0	121,6	136,1	142,1
1265	Budovy pro sport	Sports halls	99,2	98,2	98,9	100,0	101,0	102,7	106,3	111,3	115,1	121,6	137,2	144,6
1271	Budovy pro zemědělství	Non-residential farm buildings	100,1	98,6	99,0	100,0	101,1	102,8	106,3	111,3	115,1	121,3	136,5	144,2
2111	Dálnice a silnice I., II. a III. třídy	Highways	99,6	98,4	98,8	100,0	101,2	102,7	106,1	111,6	115,9	120,8	135,6	145,4
2112	Místní a účelové komunikace	Streets and roads	99,6	98,4	98,8	100,0	101,2	102,7	106,1	111,6	115,9	120,8	135,6	145,4
2121	Dráhy železniční dálkové	Long-distance railways	98,1	97,4	98,2	100,0	101,3	101,7	103,2	105,5	108,3	111,2	120,0	127,2
2122	Dráhy kolejové městské a ostatní	Urban railways	98,1	97,1	97,9	100,0	101,3	101,9	103,9	106,9	110,7	114,0	124,5	132,4
2141	Mosty a visuté dálnice	Bridges, elevated highways	100,5	98,6	98,9	100,0	101,1	102,9	106,5	112,0	116,6	123,0	140,2	146,6
2142	Tunely a podchody	Tunnels and subways	99,0	97,8	98,7	100,0	101,1	102,9	105,7	110,3	114,5	120,9	139,4	149,9

Zdroj: (ČSÚ, 2024)