

Organizace a řízení násilného přechodu vodního toku štábem svazku

Podplukovník Miroslav Svoboda

Velký význam pro zabezpečení vysokého tempa útoku má, vzhledem k charakteru našeho terénu, rychlý přechod vodních překážek. Za tímto účelem je nutné využít především těch přepravních prostředků a způsobů přepravy, které při vynaložení nejmenšího úsilí zabezpečí nejrychlejší přepravu. Jsou to především brody a přepraviště. Vždy, dovolí-li to situace, je nutné vybudovat plovoucí most. Mostové přepraviště, které je nejvýkonnější, má předpoklady, aby při násilném přechodu bylo zachováno potřebné průměrné tempo boje.

Odpovědné je určování přeprav přes řeky o šířce 100–150 m a více. Zde se dosud vyskytují nesprávné názory na vhodnost a účelnost zřizovat přívozové přepravy. Jejich použití však nelze zavrhnout. Na úzkých řekách, kde se časy zřízení mostu blíží době potřebné ke zřízení přívozových přepravišť, je výhodnější zřizovat přímo mostové přepraviště. Na širších řekách může být mnohdy výhodnější, i vzhledem k tempu přepravy, zřídit nejprve přívozovou přepravu a teprve v noci přecházet na mostovou. Je nutné přihlídnout k tomu, že přívozová přepraviště jsou vůči účinkům ZHN méně zranitelná.

Vezmeme například řeku širokou do 200 m; ke zřízení mostového přepraviště bude třeba 1 mostové soupravy a 1 ženíjního (pontonového) praporu.

Stavba mostu potrvá asi 3,5 hodiny. Budou-li se po mostovém přepravišti přepravovat tanky tankového pluku (90 tanků), pak vlastní přeprava bude při rychlosti 10 km/hod. trvat 45–55 minut. Celkem bude tedy tankový pluk přepraven od doby zahájení stavby mostu na druhý břeh za 4,25–4,75 hod. Použijeme-li však přívozovou přepravu ze $\frac{2}{3}$ SMS (staví ji dvě ženijní roty), ušetříme $\frac{1}{3}$ sil a materiálu a rychlost přepravy tanků bude za první hodinu 8 tanků (45 minut stavba soulodí, 15 minut koloběh)

za 2 hodiny	40 tanků,
za 3 hodiny	72 tanků,
za 4 hodiny	104 tanků.

Tedy do doby zahájení přepravy po mostě nám přívozová přeprava umožní přepravit dva tankové prapory.

To má velký význam zvláště tam, kde nejsou podmínky pro hluboké brodění.

Rozhodnutí o tom, jaký druh přepravy bude nejvýhodnější, bude záviset vždy na konkrétní situaci a bude jej možné řešit individuálně na základě propočtu.

Z hlediska důležitosti a obtížnosti rychlého překonání vodního toku bude na jeho úspěch mít značný vliv řídící práce štábu, a to zvláště štábu divize a pluku.

Štáb divize musí, vzhledem k rychlosti a tempu útočného boje, včas zahájit předběžnou přípravu a plánování násilného přechodu vodního toku. Příprava k násilnému přechodu vodního toku z chodu musí být ve štábu divize zahájena v době, kdy je vydáváno rozhodnutí a kde jsou plukům určovány úkoly k přechodu řeky. Zpravidla to bude již při vydávání rozhodnutí na další den boje. Z toho vyplývá, že plánování nastupní svazku může být zahájeno na vzdálenost

Podklady pro plánování násilného přechodu vodního toku z chodu

Charakter vodní překážky: (Připraví ženijní náčelník svazku)

hloubka – 0,9–2,5 m
šířka – 60–90 m (místy 120 m)
rychlost proudu – 0,5–1 m
dno – šterkovité, místy bahno
umělé stavby: v pásmu přechodu 3 jezy
přístupy: omezení u komunikací v s. části
šířka úseku 4 km, břehy – výška 1,5–2 m
nutné menší úpravy.

Přepravní prostředky:

organické: 1/3 SMS, 5 kusů K-61
posilové: 2/3 SMS a 1 ponpr bez 1 rot
možnosti: 2 mosty 60 t
1 přívozové (2 soulodí 40 t)
záloha (2 soulodí)
1 plavidlové přepraviště

Vhodná místa a druh přepraviště:

mostová přepraviště – Břehy, Záměstí
brody pro tanky – BILINA, BĚLA, j. ZÁMOSTÍ
přívozová: s. ZÁMOSTÍ
plavidlová: ZÁMOSTÍ

Předpokládaná bojová sestava divize při zahájení násilného přechodu:

Úsek: BŘEHY, BĚLA – úsek: BĚLA, ZÁMOSTÍ,
TÝN n. Vlt., PŮRKAREC
1 sled: 17 tp 15 tp
2 sled: 16 tp 10 msp

Technické údaje o přepravních prostředcích: (připraví ženijní náčelník svazku)

1/3 SMS – 4 soulodí 40 t most 40 t . . . 65 m
3 soulodí 60 t 60 t . . . 65 m
Doba stavby: 1 soulodí 40 t – 1 četa 45 minut
60 t – 1 četa 55 minut
most: 40 t (60 t) – 1 rota (4 čety) 3 hod.

Obsažnost: 1 soulodí – 1 tank
– 2 OT
– 1 NA s přívěsem
– 2 T-805

Rychlost přepravy po mostě: tanky vzdálenost 50 m,
rychlost 12 km/hod.
kolová vozidla vzdálenost 30 m, rychlost 15–20
km/hod.

Kapacita mostového přepraviště:

teoretická 240–300 vozidel za hodinu,
praktická 150–200 vozidel za hodinu
Velký obojživelník (K-61) – únosnost na vodě 5 t
Brody: hloubka brodění pro tanky – 1,3 m
V3S – 0,8 m
T-805 – 0,6 m
OT – 0,6 m
GAZ – 0,4 m
rychlost jízdy brodem – 6–8 km/hod.
vzdálenost vozidel v brodu 50 m
kapacita brodu: teoretická 100–150 voz. za h.
praktická 70–90 voz. za h.

Pořadí jednotek na přepravě a počty vozidel (připraví operační oddělení)

Přepraviště: BŘEHY

Počet vozidel:

jednotka	bojový sled	týly	celkem
17 tp	78 tanků, 26 OT,	20 vozidel	122 vozidel
33 tdb (bez 1 a 2/33)	57	71	128
3,4/264 plp	20	—	20
1/118 žpr	8	—	8
PVS 10 td	14	—	14
VS 10 td	32	—	32
1/10 plo	8	—	8
TVS	19	—	19
OZP 10 td	12	—	12
DDS 10 td – 1,2/33 tdb	58	48	106
1,2/264 plp	41	44	85
10 ovr	14	12	26
10 plo (bez 1 bat)	20	17	37
1 žen. četa	3	—	3
Týl 10 td	—	269	269
16 tp 78 t, 26 OT, 20 v.	—	122	246
2/118 žpr	8	—	8

Přepraviště: ZÁMOSTÍ

jednotka	bojový sled	týly	celkem
15 tp 78, 26 OT,	20 vozidel	122 vozidel	246
10 do (bez 1 a 2 bat.)	15	16	31
5,6 bat. 264 plp	20	—	20
3/118 žpr	8	—	8
1 pzdr 10 rcho	1	—	1
10 msp	156	109	265
1 a 2 bat. 10 do	22	—	22
ŽZ 10 td	12	21	31

celodenního úkolu svazku. Přitom průměrný potřebný čas pro plánování si vyžádá ve štábu divize asi 1,5 hod., ve štábech pluků asi 1 hod. a doručení výpisů z plánu přeprav do všech jednotek asi 2 hodiny. Vzhledem k těmto časům bude vždy třeba sledovat postup jednotek tak, aby příprava k přechodu vodního toku nebyla zahájena opožděně.

Na plánování násilného přechodu musí se ve štábech podílet celý štáb (zástupci všech oddělení) za řízení náčelníka štábu. Přitom je třeba vycházet z těchto činitelů:

1. předpokládaná sestava divize, v jaké vyjde na řeku;
2. stavba množství přepravních prostředků a jejich situace;
3. charakter vodní překážky, možnosti přechodu a zřizování přepravišť;
4. požadované pořadí na přepravištích podle úkolu, který bude vojsko po překonání řeky plnit.

Důležité je, plánovat přechod řeky vždy bez ohledu na počet stálých mostů a vždy počítat s variantou, že se nepodaří žádný most ovládnout.

Před zahájením plánování musí si ženíjní náčelník připravit potřebné podklady jako vyhodnocení vodního toku v plánovaném úseku násilného přechodu a navrhnout podle vhodných míst na řece a množství přepravních prostředků počet a druh přepravišť. Rovněž provede potřebné propočty, jako například doba trvání koloběhu, doba stavby mostu (závisí na množství, stavu vycvičenosti ženíjních jednotek a terénní situace na řece) a připraví tabulku pro zpracování grafikonu přepravy. Je třeba si uvědomit, že se v tomto období plánuje předběžně, grafikon se pak upřesňuje podle situace za předpokladu, že nedojde k zásadním změnám (viz příloha 1).

Při zpracování plánu přechodu řeky určuje náčelník štábu (nebo náčelník operačního oddělení) podle úkolu pořadí přepravy jednotek a na kterém přepravišti se budou přepravovat. Jednotliví náčelníci druhů vojsk a oddělení informují o složení a počtu vozidel, bojových prostředků svých jednotek. Ženíjní náčelník propočítává potřebnou dobu k přepravě a doplňuje grafikon. Po zpracování grafikonu přepravy se pořídí výpis (je výhodné pořizovat jej v průpise a rozstříhat podle úseku přeprav pluků nebo pořídit kopie celého grafikonu) a tyto se doručí plukům a dalším posilovým jednotkám (Vševojsk-2-2 čl. 188) (příloha 2).

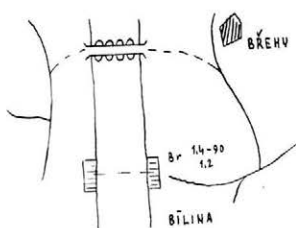
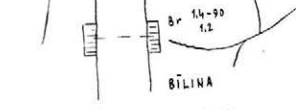
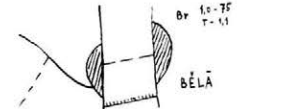
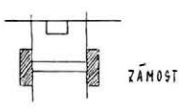
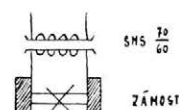
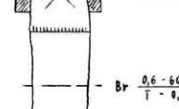
Při sestavování grafikonu přepravy je nutně dodržet zásadu rozdělení přepravujících se jednotek na všechny druhy přeprav tak, aby čas pro přepravu celé divize se maximálně zkrátil, a to na 4–5 hodin. Grafikon přepravy pak chápat ne jako šablonu, ale jako kalkulační podklad pro štáby útvarů, ze kterého vycházejí při organizaci a řízení přechodu vodního toku svými jednotkami.

Vzhledem k tomu, že útočný boj divize vedou pluky na samostatných směrech často od sebe dosti vzdálených, ponechává se větší volnost pro plánování přepravy štábům pluků. Z výpisu grafikonu přepravy, který štáb pluku obdrží od svazku, musí vidět, které přepravní prostředky dostanou přiděleny, jaká a kde má zřídit přepraviště (zprávy od průzkumu z hloubky má svazek od armády, nebo od vlastních prostředků — nevysílá vlastní hloubkový ženíjní průzkum) a dále kde má zřídit kontrolní propouštěcí místa, výchozí prostory a kterou dobu na přepravištích má vyčlenit pro přepravu divizních součástí. Sám pak stanoví a upřesňuje pořadí přepravy vlastních jednotek.

Současně je nutné doručit i rozkazy o přidělení přepravních prostředků a o jejich zařazení do sestavy jednotek. Přepravní prostředky přidělené jednotlivým plukům nebo prisunutým odřadům se vysunují k vodní překážce současně s těmito odřady. Pontonové prostředky, zabezpečující přepravu hlavních sil divize mají být zařazeny v čele proudů hlavních sil. K zabezpečení včasného příchodu

Grafikon přepravy 10td přes řeku

Příloha 2

Úsek přepravy	Čís. přepraviště	SCHÉMA PŘEPRAVNÍHO ÚSEKU	Údaje o přepravišti						Pohotovost k přepravě	Časový průběh přepravy									
			přepravní prostředky, záloha	správce přepraviště	zřizuje jednotka	KPM obsazuje	východní prstýř průchozí	pořádková služba		0 hod.	1 hod.	2 hod.	3 hod.	4 hod.	5 hod.	6 hod.	7 hod.	8 hod.	
tp	11		most 2/3 SMS 1 soulodí záloha Bílina	velitel 103 ponpr	1 a 2 pont. rota 103 ponpr	Horní Kněžeklady štáb 10 td	Hartmanice Bzi, Sviný Vlastibůl	divisi jednotky 103 ponpr	Č+2,5 hod	stavba mostů		3/10 plo s pos. pros 17. tp		1264 plp, PV S, OZF, DDS	týl 17 tp pos. prostr.	10 plo div. prostr. (2,3 plb) DDS 2 č. VS 10 ovr VS 2,3 (264 plp)	16 tp, 4/264 plp	týl 10 td 2/10 plo	
	12		brod pro tanky	velitel 1 žen. č. 1/118 žpr	1 žen. č. 1/118 žpr	Horní Kněžeklady (okraj lesa z. štáb 17 tp)	Hartmanice	17 tp. 1 žen. č. 1/118 žpr	Č+20	úprava brodu	tanky dvou tpr (17 tp)				tanky 16 tp	přepraviště se ruší			
	13		brod pro tanky	velitel žen. čtyř 17 tp	žen. č. 4 17 tp	myslivna z. Kostelec štáb tpr 17 tp	Kostelec Radomice Tuchonice	17 tp	Č+20	úprava brodu	tpr (17 tp)		přepraviště se ruší						
tp	14		přívozové 60t 2 soulodí bez zálohy	velitel 1/10 žpr	10 žpr	silniční nadjezd 2 km jz. Chotýčany	Vitín Kolný Hazetov Neplachov	10 msp 1/10 žpr	Č+60	stavba soulodí	litr 5 koloběhů		přepraviště se ruší						
	15		most 60 t 1/3 SMS 1 s. záloha 1 soulodí 2 km jv. Hluboká	zást. velitele 103 ponpr	3. rota 103 ponpr	Vitín	15 tp 3/103 ponpr	Č+2,5 hod		stavba mostů		15 tp 6/264 plp	záloha	10 msp 5/264 plp					
	16		brod	velitel 2/10 žpr	2/10 žpr	vých. okraj Zámosti	Vitín	15 tp 2/10 žpr	Č+20	15 tp		přepraviště se ruší							

k vodní překážce se mohou pro ženijní útvary s přepravními prostředky vyčleňovat samostatné osy. V takovém případě je povinen velitel vševojskového svazku (útvary) zabezpečit ženijní útvar potřebným bojovým zajištěním.

Jednou z nejdůležitějších otázek při plánování násilného přechodu vodního toku je určení komunikací a výchozích prostorů, kterými vojska musí procházet. Je to proto, že nepodaří-li se přechod řeky předstunutým odřadům a čelním jednotkám z chodu, uskutečňuje se přechod vodního toku s přípravou ve zkrácené lhůtě. V takovém případě nesmí dojít k nahromadění jednotek v přímé blízkosti řeky, ale vojska musí zůstat rozptýlena na takové vzdálenosti a v takovém prostoru, aby nebyla zničena nepřátelskými atomovými údery.

Proto musí být určeny výchozí prostory pro každé přepraviště ve vzdálenosti 8–12 km od řeky. Pro dodržování pořadí přesunu vojsk k přepravištím se určují kontrolní propouštěcí místa a na cestách vedoucích z výchozího prostoru na přepraviště se organizuje pořádková služba. Pro tuto službu se vyčleňují jednotky z přepravujících se vojsk; pouze na přepravištích ji uskutečňují ženijní jednotky (viz přílohu 3 a 4).

Při určování kontrolního propouštěcího místa musí být dodržena zásada, aby bylo v místě, ze kterého může jednotka, která se přesunuje na přepraviště, provést manévry na jiné přepraviště. Proto se zpravidla určuje u křižovatek přísnových a příčných cest a to u plavidlového přepraviště a u přívozového přepraviště 2–3 km, u mostového přepraviště 3–5 km od řeky. Zřizuje-li se přepraviště pro jízdu tanků pod vodou, musí se určovat místo pro druhou etapu vystrojení tanků ve vzdálenosti do 500 m od řeky. (První etapa vystrojení je ve výchozím prostoru.)

Kontrolní propouštěcí místo je obsazováno vždy příslušníkem štábu přepravované jednotky s odborným orgánem ženijního útvaru (pomocník správce přepraviště). Hlavní úkol kontrolního propouštěcího místa je ten, že jsou přes něj propouštěny jednotky v pořadí a intervalech odpovídajících kapacitě přepraviště tak, aby bylo zamezeno hromadění vozidel a vojsk na přepravištích. V případě, že některé přepraviště je během přepravy nepřítelem zničeno nebo poškozeno, jsou jednotky v kontrolním propouštěcím místě zastaveny a určují se jim nejbližší záložní nebo sousední přepraviště.

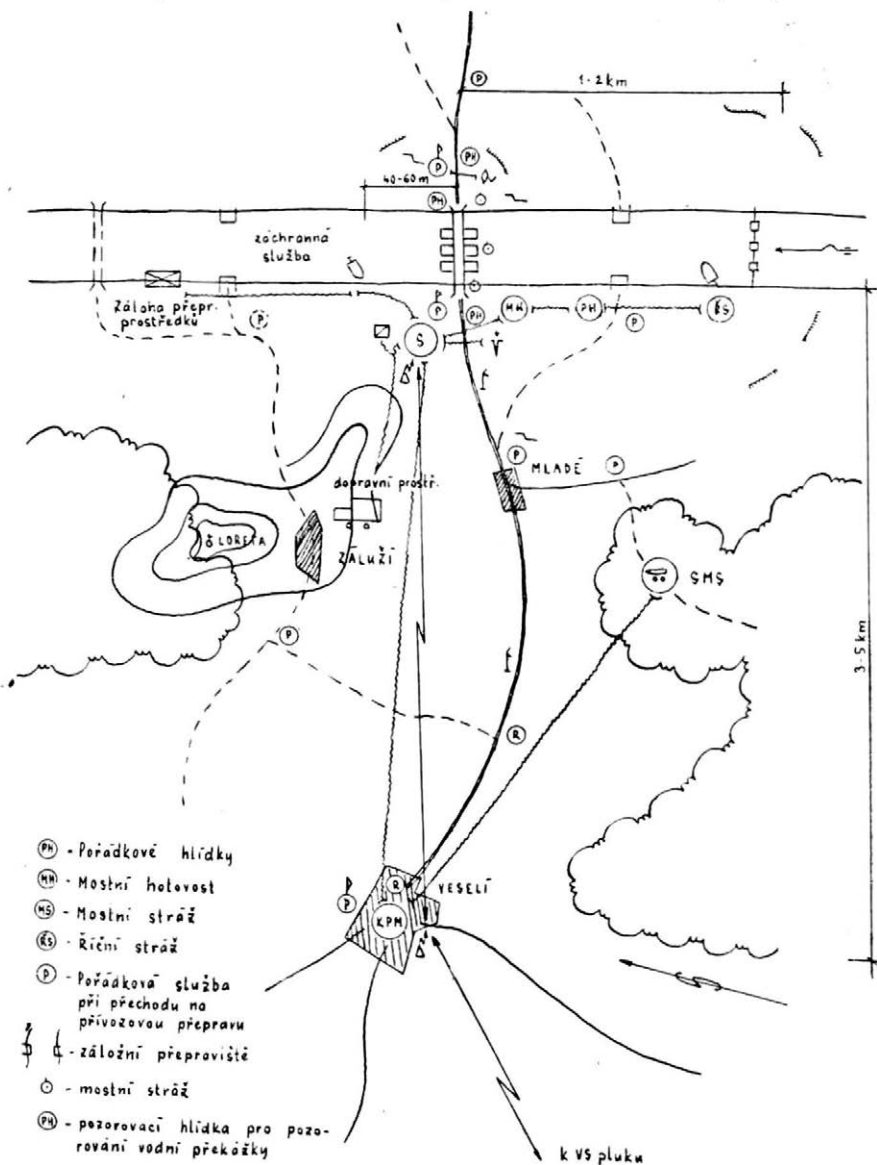
Povolávání jednotek z výchozího prostoru do kontrolního propouštěcího místa a na přepravu organizuje náčelník kontrolního propouštěcího místa podle situace na přepravišti a podle stanoveného pořadí. Pro plynulý přísun vojsk z výchozích prostorů je třeba zřídit spojení z kontrolního propouštěcího místa do průchodíště, které se určuje na okraji výchozího prostoru.

Vojska zaujímající výchozí prostor se nerozptylují do terénu, ale zůstávají se zvětšenými vzdálenostmi v proudech na komunikacích a podél nich, bojově se zabezpečují a hlavně dokonale maskují.

Pro organizování co nejúčelnějšího využití přepravních prostředků po dobu násilného přechodu, rychlého propouštění vojsk po mostech určuje velitel vševojskového svazku ze ženijních útvarů správce přepraviště, jehož povinností je zabezpečovat hladký průběh přepravy přímo na přepravištích (Vševojsk-2-2, čl. 196, 195).

Jednou z důležitých podmínek úspěchu násilného přechodu vodního toku z chodu je úspěšná činnost předstunutého odřadu. Jeho úkolem bude především ovládnout mosty, brody, umělé stavby (přehrady), zabezpečit předmostí a vlastní

Schéma pořádkové služby na mostovém přepravišti



přepřavu. Nepodaří-li se však předsunutému odřadu dobýt přepravišť, nebo byla-li zničena nepřítelem, je nutné zdolat vodní překážku násilným přechodem z chodu.

Vzhledem k tomu, že množství normovaných přepravních prostředků bude omezené, bude třeba vždy k zabezpečení předmostí zařazovat do předsunutých odřadů jednotky vybavené obojživelnými prostředky a tanky schopné jízdy pod vodou. Tam, kde nejsou podmínky pro brodění nebo jízdu pod vodou, bude nutné do předsunutých odřadů nebo čelních jednotek zařazovat motostřelecké jednotky, aby bylo možné ovládnout předmostí a vytvořit podmínky pro zahájení stavby mostů nebo přívozů (Vševojsk-2-2, čl. 215).

Předsunutý odřad se přepravuje zpravidla tak, že jednotky prvního sledu se přepravují na obojživelných vozidlech (OT). Současně s jednotkami prvního sledu se přepravují i ženijní jednotky určené ke zřizování průchodů v zátarasch a úprav břehů.

Tanky předsunutého odřadu se přemísťují brody (pod vodou), nejsou-li pro to podmínky, na přívozovém (u úzkých řek po mostovém) přepravišti. Rovněž dělostřelectvo a jiné posilové prostředky se přepravují po přepravištích. Ženijní jednotky mohou zahájit stavbu mostu tehdy, jestliže jednotky předsunutého odřadu ovládly prostor, ze kterého nepřítel nemůže postřelovat přímou střelbou prostor stavby mostu. Hlavní síly divize zpravidla využívají přepravišť zřízených pro předsunutý odřad.

Pro plánování a doručení rozkazů do vojsk, musí štáby pluků a svazků vyslat své orgány i se spojovacími a regulačními jednotkami, které budou řídit přechod jednotek z kontrolního propouštěcího místa a výchozích prostorů. Tyto orgány postupují s předsunutým odřadem, upřesňují situaci a předávají zprávy svým velitelům. Na základě těchto zpráv o vývoji situace upřesňují štáby grafikon přepravy a vydávají potřebné rozkazy vojskům. Konečné upřesnění pro přechod jednotek přes vodní tok může být teprve po dosažení řeky předsunutým odřadem a po zjištění jeho bojové situace. V této situaci se pak vydávají rozkazy ke zřizování přepravišť, organizuje se pořádková služba, obsazují kontrolní propouštěcí místa a zřizuje se spojení mezi jednotlivými místy řízení přechodu.

Vlastní upřesnění spočívá v tom, že podle vývoje situace štáb divize buď mění přidělení přepravních prostředků, upřesňuje místa zřízení přepravišť, pořadí a časy přepravy divizních součástí.

Štáby pluků pak přesně konkretizují pořadí přepravy vlastních jednotek, upřesňují je a stanoví časy průjezdů jednotlivých součástí kontrolními propouštěcími místy.

Celé upřesnění nesmí být zdlouhavé, aby nenarušilo plynulý přísun přepravních prostředků a jednotek k vodní překážce.

Při příchodu jednotek k vodní překážce je hlavní povinností všech štábů řídit boj o přístupy k řece a o předmostí a zabezpečení uvolnění cest pro průjezd přepravních prostředků. Zde především bude povinností všech velitelů zabezpečit spolehlivé umlčení nepřátelského dělostřelectva vedoucího palbu na přepraviště před úderem nepřátelského letectva. Proto se vždy do předsunutých odřadů a čelních jednotek musí zařazovat prostředky PVO. Je výhodné začlenit je na čela proudů s přepravními prostředky tak, aby mohly dříve zaujmout palebné postavení k ochraně přepravišť. Jsou-li pontonové přepravní prostředky na přesunu k vodní překážce, a boj čelních jednotek o předmostí nemá předpokládané tempo,

zaujímají prostory soustředění přepravních prostředků ve vzdálenosti 2—3 km od řeky.

Po vytvoření podmínek na vodní překážce a po dokončení technického ženijního průzkumu, odminování a potřebných úprav se vysunují na řeku k zřízení přepraviště.

Důležitou podmínkou úspěšné práce štábu je včas vybudovaná spojovací síť velení na přepravištích. Vzhledem k omezenému množství spojovacích prostředků ženijních útvarů je nutné část doplnit prostředky útvarů.

Po zřízení přepraviště a zahájení přepravy hlavní úkol štábu spočívá v řízení plynulé a rychlé přepravy a v zabezpečení manévru jednotkami v případě vyřazení některých přepravišť.

Aby přeprava vojsk přes vodní toky probíhala plynule a rychle musí být pevně řízena štáby a veliteli všech stupňů.

Rozhodující úlohu při této fázi přechodu má správná činnost orgánů v kontrolním propouštěcím místě.

Po obsazení přepraviště čelními jednotkami nebo předsunutými odřady zahajují ženijní jednotky zřizování přeprav. V té době se rozestavují pořádkové hlídky a obsazují kontrolní propouštěcí místa, zřizuje se spojení. Jakmile určený správce přepraviště hlásí pohotovost k přepravě, vydává orgán z kontrolního propouštěcího místa pokyn k zahájení přepravy zbývajících jednotek čelních nebo předsunutých odřadů.

V té době se druhé sledy pluků, divizní prostředky a týly přibližují k vodní překážce, ale nenajíždějí k vodnímu toku, nýbrž se zastavují ve výchozích prostorech (zůstávají v proudech na vedlejších komunikacích — důležité maskování) a styční důstojníci se soustřeďují v průchodišti nebo v kontrolním propouštěcím místě. Tam podle pokynů náčelníka kontrolního propouštěcího místa povolávají své jednotky z výchozích prostorů po určených komunikacích přes kontrolní propouštěcí místo na přepravu. Vydání pokynů jednotkám k zahájení přesunu na přepraviště se určuje podle pořadí stanoveném grafikonem přepravy.

Dojde-li k přerušení přepravy nepřátelským zásahem, vydá náčelník propouštěcího kontrolního místa rozkaz k zastavení pohybu vojsk. Zbývající jednotky je nutné přesunout na jiné přepraviště. O tom rozhoduje nadřízený štáb (štáb divize) a uvědomuje o tom jak kontrolní propouštěcí místo dočasně přerušeno přepraviště, tak i kontrolní propouštěcí místo těch přepravišť, na která jsou vojska přesunována. Přitom je třeba určit, v jakém pořadí budou tyto jednotky přepravovány. Přesunují se pak ze svých výchozích prostorů na sousední přepravy po určených rokádních cestách.

V případě zničení přepraviště vyjíždí z prostoru soustředění záloha přepravních prostředků k opravě nebo obnově vyřazeného přepraviště. Po jeho obnovení pokračuje přeprava dalších jednotek podle původního grafikonu přepravy.

Z uvedeného je patrné, že úspěch násilného přechodu závisí do značné míry na přesné organizaci a pevném řízení jednotek jak za přibližování k vodnímu toku, tak v průběhu vlastního přechodu. Proto musí štáby všech stupňů dokonale ovládat celou problematiku organizace plánování a řízení násilného přechodu vodního toku.