

Rízení a zabezpečení vojenské dopravy na teritoriu za mimořádných opatření z hlediska příprav v míru

Podplukovník inž. Jiří Stárá, podplukovník inž. Václav Vlček



V počátečním období války a první operaci můžeme předpokládat vývoj velmi složité situace, ve které úspěch jednotlivých akcí veškeré činnosti státu bude plně záviset i na tom, jak doprava zvládne nejněžnější úkoly.

Doprava se musí podílet v hlavních oblastech na těchto úkolech:

a) v oblasti přímého zabezpečení potřeb ozbrojených sil

— zajišťovat přesuny a přepravy ozbrojených sil,

— zajišťovat přepravy a přesuny spojené s mobilizací ozbrojených sil,

— zásobovat ozbrojené síly všemi druhy materiálu;

b) v oblasti zabezpečení nepřetržité činnosti národního hospodářství a jeho přechodu na zvláštní režim práce

— zásobovat průmyslové podniky surovinami a palivem,

— evakuovat důležité výrobní zařízení z ohrožených prostorů,

— zajišťovat přepravu pracujících do zaměstnání;

c) v oblasti ochrany obyvatelstva a státních orgánů

— evakuovat obyvatelstvo z kategorizovaných měst,

— zajišťovat přepravu sil a prostředků na pomoc místům, postiženým nepřátelskými úderem,

— evakuovat cenné kulturní a historické materiály a památky z ohrožených míst, jakož i důležitá a unikátní vědecká zařízení,

— přemísťovat orgány státní moci a správy z kategorizovaných měst,

— zajišťovat přepravy, spojené se zásobováním obyvatelstva základními životními potřebami.

Všechna uvedená opatření budou probíhat současně a budou-li použity jaderné zbraně — za velmi obtížných podmínek. Vojenské přesuny a přepravy mají sice přednostní zabezpečení, avšak to nijak dopravní situaci neřeší, neboť tyto

přesuny a přepravy jsou jen částí celkového přepravního procesu, z hlediska obrany státu důležitého a nezbytného.

V současných podmínkách celá tíha přepravních úkolů bude spočívat prakticky na železniční a silniční dopravě; s potrubní, leteckou a vodní dopravou nelze zatím v blízké budoucnosti v našich poměrech pro hromadnou přepravu počítat. Stálá síť potrubní dopravy na našem území je dosud jen v plánech a polní prostředky potrubní dopravy jsou plně vyhrazeny pro operační území. Rovněž letecké dopravní prostředky nejsou pro hromadné přepravy, spojené se zaujímavými obranami, k dispozici. Vnitrozemské vodní toky mají, s ohledem na jejich kapacitu a směr, dopravně minimální význam.

Složitost dopravní situace, jaká by se vyvinula při vyhlášení mimořádných opatření, vyžaduje, aby **doprava na celém území státu byla pevně řízena za účelem komplexního zabezpečení potřeb obrany.** V podmínkách soudobé války musí řízení zajišťovat:

— rozptýlení dopravy s ohledem na neustálé nebezpečí jaderného napadení i v případě, že by válka byla zahájena bez jaderných zbraní;

— stálost a nepřetržitost provozu, poněvadž splnění dopravních úkolů je nezbytnou podmínkou ke splnění všech dalších úkolů vedení války;

— jednotu činnosti všech druhů dopravy, poněvadž úkoly, které je nutno zabezpečovat, budou ve svém souhrnu na hranici veškeré dopravní kapacity a v některých údobích jí budou značně přesahovat, i proto, že komplexní dopravní činnost bude směřovat k jedinému cíli, obraně státu a ozbrojenému boji.

Pod pojmem rozptýlení dopravy je nutno vidět činnost směřující k tomu, aby na jednotlivých komunikačních směrech nebyla připuštěna taková hustota provozu, při níž by se provoz sám o sobě stá-

val vhodným cílem jaderného napadení. Zásady rozptylu je nutno dodržovat již při zpracovávání plánů dopravy pro dobu mimořádných opatření, v nichž musí být přepravy a přesuny rozloženy na vhodnou komunikační síť v přípustném časovém sledu (rozptyl prostorový a časový).

Nepřetržitost provozu i v podmínkách použití ZHN vyžaduje řadu opatření jak provozních, tak i technických. **Provozní opatření** musí směřovat k tomu, aby řídicí orgány měly možnost neustále sledovat stav komunikační sítě a provozní situaci na ní, nepřetržitě kontrolovat, získávat i předávat potřebné informace všeho druhu, aby byly schopny operativně zasahovat do průběhu plánovaných přeprav. **Technická opatření** na jedné straně zabezpečují použitelnost komunikací a dopravních prostředků (obnova a údržba komunikací, připravenost železničního vozového a lokomotivního parku, dezaktivace a odmořování dopravní techniky apod.), na druhé straně pak vlastní řízení dopravy (spojení, označování vybraných silničních směrů apod.). Zvláštní oblast činnosti při zajišťování nepřetržitosti provozu tvoří ochrana a obrana komunikací a objektů na nich.

Jednotná, komplexní činnost všech druhů dopravy a tudíž i jednotná řízení dopravy na celém státním území je dosažena účelovou koordinací práce všech složek, které se na zabezpečování dopravy podílejí, přesným určením úkolů jednotlivými orgány a organizacím, stanovením odpovědnosti za splnění plánovaných opatření a samozřejmě pevnou organizací součinnosti a spolupráce. Ze jde o velmi citlivou a nesnadnou záležitost, je zřejmé už jen z toho, že je nutno skloubit činnost těchto resortů:

- především ministerstva národní obrany, dopravy, vnitra (orgánů veřejné bezpečnosti, civilní obrany i vojsk MV),
- v dílčích otázkách ministerstva stavebnictví, státní plánovací komise, ústřední správy spojů, ministerstva vnitřního obchodu, zdravotnictví, chemického průmyslu a všeobecného strojírenství.

Úkoly a spolupráce jednotlivých resortů vyplývají z platných zákonných ustanovení a jsou dále usměrňovány vládními usneseními i usneseními vojenské komise obrany ÚV KSČ. Činnost těchto resortů nemůže být koordinována jen na stupni ministerstva, ale na všech správních a organizačních stupních až po okres, popřípadě i jednotlivé místní orgány nebo závody a hospodářské jednotky.

Pojem řízení dopravy představuje tedy složitou, komplexní činnost od vlastního řízení provozu až po poslední prvek technického zabezpečení, činnost vysoce náročnou na organizaci, kádrově obsazení i odbornou a politickou připravenost zúčastněných pracovníků na všech stupních.

Všeobecné zásady řízení dopravy na území státu v době mimořádných opatření je možno aplikovat i na zúžený pojem řízení vojenské dopravy. S ohledem na zvláštnost vojenských přesunů a přeprav jako určitého a důležitějšího druhu bojové činnosti ozbrojených sil, je třeba vidět v řízení vojenské dopravy dvě základní oblasti činnosti:

- velení vojenským přesunům a přepravám a

- vlastní řízení a zabezpečení provozu při vojenských přesunech a přepravách.

Velení přísluší výhradně jen velitelům všech stupňů podle operační podřízenosti až po velitele nejmenšího organizovaného přesunu nebo přepravy.

Řízení a zabezpečení provozu na komunikačních teritoriích je úkolem odborných orgánů vojenské dopravy ministerstva národní obrany; tento úkol nelze však zaměňovat s právem velet jednotkám, které budou komunikace používat.

Otázky jednoty velení přesunům a řízení provozu čekají na vyřešení dosud ve stínu operačních problémů. Bylo by nesprávné podceňovat v otázkách dopravy význam teritoria, které je a zůstane odrazovým můstkem i základnou pro veškerou další bojovou činnost.

Vojenská doprava spojuje a podmiňuje správnou funkci všech prvků ozbrojených sil a navíc je spojuje s celým systémem národního hospodářství. Bude proto nutné důkladně propracovat systém jejího řízení a zabezpečení.

Celou přípravu dopravního systému státu pro činnost v období mimořádných opatření můžeme rozdělit do těchto oblastí:

- operační příprava komunikací jako součást celkové operační přípravy státního území,

- příprava opatření k udržení použitelnosti komunikací a nepřetržitosti provozu na nich,

- příprava systému řízení provozu na komunikacích v době mimořádných opatření,

— příprava sítě stanic etapní služby,
— zabezpečení obrany a ochrany komunikací a objektů na nich.

Celá příprava je zaměřena ke zvládnutí počátečního období války s důrazem na zajištění potřeb ČSLA. Z toho důvodu má ministerstvo národní obrany při této činnosti zvláštní postavení, účastní se

projednávání a zajišťování všech uvedených opatření a je zpravidla rozhodující složkou v mezích platných zákonů a usnesení.

V dalším pohovoříme stručně o jednotlivých oblastech přípravy dopravního systému státu na dobu mimořádných opatření.

Operační příprava komunikací jako součást celkové operační přípravy státního území

Silniční síť ČSSR je značně nesourodá. Vznikla ve dvou v historii hospodářsky a politicky odlišných oblastech, které tvoří kraje českomoravské a slovenské, avšak její nesourodost se dnes projevuje především v různé hustotě, v důsledku odlišných geografických podmínek obou uvedených částí ČSSR. Různá hustota bude stav trvalý, v krajích českomoravských dosahuje 71,2 km na 100 km², v krajích slovenských 33,9 km na 100 km². Celkově v ČSSR máme 57,2 km na 100 km².

Silniční síť ČSSR svou délkou 72 763 km a hustotou 57 km na 100 km² řadí nás mezi dopravně nejvyspělejší státy. Svým stavem však nevyhovuje novodobé silniční dopravě.

Bezprašně je upravena z 63 %, z toho cca 27 % s lehkou vozovkou, 26 % středního typu a jen 9,6 % těžkého typu, vhodné pro těžkou a intenzivní dopravu.

Jsou na ní četné dopravní závady směrové (ostré oblouky), výškové (stoupání 10–14 %), soutěsky, serpentiny (o poloměrech R i 8–10 m), nebezpečná místa, nevyhovující podjezdy, nevyhovující průtahy městy a obcemi apod.; je na ní též na 400 úrovnových křižovatek, jsou i závady v povrchu vozovky. Zatím co neustále stoupá výkonnost, nosnost a rychlost silničních vozidel, umožňuje silniční síť cestovní rychlost pro jednotlivá vozidla průměrně 50–60 km/hod. a jen v malém počtu úseků provozní rychlost 80–90 km/hod.

Z uvedeného stavu naší silniční sítě je patrné, že i při vcelku vyhovující hustotě silniční sítě není dnes na ní dostatek souvislých dálkových tahů, které by bez jakýchkoli úprav vyhovovaly k volbě vojenských automobilních silnic na požadovaných směrech svou kapacitou a únosností objektů pro rychlou, těžkou, popřípadě i dvousměrnou dopravu.

I když je dnes v perspektivním silničním plánu stanoven úkol přednostně upravit vybranou silniční síť, k realizaci

má dojít během 20 let a za nízkých kritérií.

Z důvodů obrany je tedy i nadále nutno klást určité požadavky na rekonstrukci silniční sítě. Kromě toho musí být požadována i nejnutnější úprava objíždek hlavních politických center. Ve smyslu těchto požadavků jsou upravovány normy pro přestavbu silniční sítě z hlediska obrany.

Kromě hlavních center, kolem nichž se zajišťují silniční okruhy, je celá řada dalších průmyslových a důležitých míst i dopravních uzlů, které by také mohly být napadeny a jejichž objíždky je také nutno zajišťovat.

Pro potřeby vojenské dopravy je snahou využít především přednostně upravené vybrané sítě. Tato je i současně nejvhodnější pro výběr směrů východ — západ, sever — jih. Přesto pro přesunované osy a objíždky bude nutné často volit ostatní silnice.

Otázka zranitelnosti je ještě výraznější, uvážíme-li možnost radioaktivního zamoření při hromadném jaderném úderu. V některých případech by bylo nutné použít k objíždkám i celé záložní osy.

Ve velkém měřítku by mohlo dojít k porušení a zaplavení silnic a zničení mostů porušením přehrad na Vltavě a vodních děl na Váhu spolu s Oravskou přehradou.

Situace na řece Vltavě a Labi bude ještě nepříznivější po dostavění přehrad na řece Ohři u Nechranic. Podobně v údolí Váhu ještě zvýší zranitelnost a možné vyřazení komunikací připravovaná výstavba přehrad „Liptovská Mara“.

Z těchto důvodů vyplývá:

— nutnost prosazovat návrhy na operační přípravu silnic nejen v investičních úkolech, ale i v generálních opravách v rámci jednotlivých krajů,

— zpracovat a zajistit splnění plánu provizorních úprav k odstranění či zmenšení dopravních závad,

— zajistit, zejména na Labi, Vltavě, Váhu, dostatek konstrukcí pro náhradní

přemostění a v případě potřeby včasné vypuštění přehrad.

Na železniční síti ČSSR byly již překonány nepříznivé důsledky buržoazní politiky předmnichovského státu, který připouštěl hospodářskou zaostalost východních částí republiky a neměl politicko-hospodářského ani strategického zájmu na výkonném železničním spojení se SSSR. Také následky dlouholeté technické stagnace železnic od dob první republiky jsou postupně likvidovány. Železnice ČSSR jako významný socialistický národohospodářský činitel usilují o maximální přizpůsobení moderním světovým parametřům v železniční dopravě.

Celková délka železničních tratí je 13 165 km. V celostátním průměru připadá 10,3 km tratí na 100 km².

Na síti ČSD probíhá rozsáhlá elektrifikace a dieselizace ve spojitosti s postupným rušením parní trakce. Zatím co zavádění motorové trakce je teprve v počátcích vzhledem k vývoji vhodných lokomotiv, elektrizace na celé železniční síti již pokročila. V současné době je na území ČSSR 1379 km elektrizovaných tratí.

Technické vybavení železniční sítě umožňuje provázet ucelené vojenské vlaky s 2 lokomotivami (s ohledem na sklonové poměry) asi na 50 % všech tratí.

Z hlediska nápravových tlaků je pro výkonnou dopravu vojenských vlaků vhodných asi 74 % železniční sítě. Probíhá však hromadné zvyšování nápravových tlaků s cílem zvýšit ekonomické využití železniční sítě. Železnice ČSSR mají poměrně hustou síť železničních stanic. Napojení na železniční síť sousedů řeší se dostatečným počtem železničních přečhodů státní hranice, na železniční síť SSSR (o jiném rozchodu kolejí) kapacitním východoslovenským přečládčkovým prostorem.

Z hlediska zranitelnosti mají na železniční síti ČSSR význam především hlavní železniční uzly, křižovatky a důležité objekty. Z hlediska železničního provozu jsou druhotně choulostivé traťové úseky a

železniční objekty, které leží v dosahu záplavové vlny vodních přehrad, především na Váhu a Vltavě.

Nejvýkonnější železniční tahy jsou orientovány ve směru východ — západ a sever — jih. Výkonné železniční tahy spojují všechna krajská města.

Všechny hlavní železniční směry procházejí důležitými železničními uzly, průmyslovými a politickými centry, pravděpodobnými cíli možného napadení ZHN. Navíc směry východ — západ překračují řeku Váh, Moravu, Vltavu a Labe vesměs velkými mosty, které mohou být samostatnými objekty napadení nebo ležít v oblasti vlivu zátopové vlny z poškozených vodních přehrad. Elektrifikované tratě v případě napadení bude nutno dočasně převést na náhradní trakci a elektrifikační zařízení dodatečně obnovit.

Hustota a technická vybavenost železniční sítě, jakož i síly a prostředky připravené k jejich rychlé obnově mohou v současné době zabezpečit úkoly kladené na železniční dopravu za mimořádných událostí.

Pro úplnost komunikační sítě by bylo možno uvést i charakteristiku vodních cest. Avšak pro jejich minimální použitelnost k vojenským účelům, zvláště v počátečním období války, ji vynecháváme.

Silniční a železniční komunikační síť je dostatečně rozvinuta, ale má dosud četné technické závady, které jsou postupně podle možností národního hospodářství odstraňovány. Pro tento účel vyčleněné finanční prostředky musí ministerstvo národní obrany v úzké spolupráci s ministerstvem dopravy používat nejen z hlediska obrany státu, ale aby opatření vyhovovala i dopravním potřebám celostátním. V tom spočívá v současné době princip operační přípravy komunikací. Při nejmenších investičních nákladech, při značném využívání akcí generálních oprav co nejvíce zkvalitnit komunikační síť v zájmu obranyschopnosti země i efektivnosti dopravy v národním hospodářství.

Příprava opatření k udržení použitelnosti komunikací a nepřetržitěmu provozu na nich

K obnově a údržbě komunikační sítě jsou předurčeny obnovovací jednotky ministerstva dopravy a posilové jednotky ministerstva stavebnictví. Obnovu komunikací rozdělujeme na obnovu a údržbu silnic a obnovu a údržbu železnic.

Pro obnovu železnic je celá řada obnovovacích jednotek, které mají již v míru alespoň kádrové obsazení. Doplňují se a rozšiřují za mimořádných opatření. Patří k nim stavební vlaky (SV), mostní stavební vlaky (MSV), spojovací vlaky

(SPV), elektromontážní vlaky (EMV), tunelové vlaky (TuV), udržovací čety (UČ), obnovovací čety (OC) a jiné.

Na zvláštní rozkaz vytváří se jednotky, jejichž úkolem je dočasně nahradit zničená stálá zařízení železnic a udržet provoz [pomocné vlaky (PV), zvláštní provozovací oddělení (ZPO), vodárenské vlaky (VV), dflenské vlaky (DV), elektrovlak (EV), dílny pro opravu vozidel, dílny pro opravu lokomotiv]. Mimo těchto jednotek vytváří ministerstvo stavebnictví pro ministerstvo dopravy posilové jednotky železniční, organizované do rot. Všechny uvedené obnovovací síly budou obnovovat železnice na území státu, jelikož železniční vojsko jako prostředek polního velení bude určeno pro obnovu železnic za vojsky. Rozhodující pro plánování obnovy železnic v současných podmínkách je rychle organizovaný průzkum a jeho vyhodnocení (včetně vyhodnocení radiální situace).

Při ničení železnic na území našeho státu půjde protivníkoví hlavně o přerušení spojení ve směru východ—západ a to zejména s SSSR. Zde musí sehrát významnou úlohu dočasné překládací prostory, které plánujeme zřizovat v tom případě, bude-li železniční spojení na směru východ—západ přerušeno dlouhodobě. O dočasných překládacích prostorech bylo již na stránkách vojenského tisku několik celkem dobrých pojednání, proto se o nich nezmiňujeme.

Obnovu železnic by organizačně řídila „Železniční obnovovací služba“ [Správa obnovovacích prací ministerstva dopravy a skupiny obnovovacích prací na správách drah], na jejíž činnosti se budou přímo podílet styční důstojníci orgánů vojenské dopravy.

Materiál k obnově železnic a hlavně

mostů je připraven ať už v provozních zásobách nebo ve státních materiálních záloách.

Síly a prostředky k obnově silnic jsou připravovány již v míru. Jsou to obnovovací jednotky, které organizují jednak okresní správy státních silnic v rámci okresů, jednak krajský národní podnik „Silnice“. Tyto obnovovací jednotky se zřizují podle směrnice ministerstva dopravy. Pro jejich uvedení do pohotovosti a pro činnost za mimořádných opatření zpracovávají štáby jednotek potřebnou operačně technickou dokumentaci.

Dále jsou to posilové jednotky ministerstva stavebnictví, které se organizují na bázi stavebních podniků ministerstva stavebnictví a stavebnictví v rámci kraje. Dělíme je na silniční roty, mostní roty a stavebně montážní roty.

Budování posilových jednotek zahrnuje jejich personální, technické, organizační, materiální a mobilizační zabezpečení, jejich výcvik a přípravu tak, aby byla zajištěna jejich stálá akceschopnost.

Z důvodů operativnějšího řízení obnovy a nasazování jednotek na obnovu silnic přebírají orgány vojenské dopravy MNO za mimořádných opatření do operativní podřízenosti síly a prostředky určené komisemi obrany a spolupodávají za jejich účelné využití.

Pro případ zničení nejdůležitějších mostů přes velké řeky a k zabezpečení plynulé dopravy po zájmových silničních osách, připravujeme již v míru akce náhradního přemístění a mimoúrovňového křížení [příprava jednoduchých projektů, materiálu, určení posilových jednotek apod.).

Pro organizační a technické stránce zabezpečuje tyto akce odbor dopravy KNV ve spolupráci s KSVD.

Příprava systému řízení provozu na komunikacích v době mimořádných opatření vzhledem k potřebám vojenské dopravy

Vojenské přepravy a přesuny mají v době mimořádných opatření určitou prioritu v rámci celkové dopravy pro potřeby obrany. Tato výsada však sama o sobě nemůže zabezpečit úspěšné přemístění ke splnění bojového úkolu útvarů, svazků a zařízení. Vojenské přesuny a přepravy nebudou probíhat nikdy izolovaně od ostatního provozu, ani vzájemně mezi sebou. Při značném počtu přesunů a přeprav, zvláště hromadných na značné vzdálenosti po teritoriu, nemohou

jejich přímí velitelé sami zajistit jejich plynulost a včasné splnění. Řídit vojenskou dopravu, tj. velet jednotkám během přemístění a řídit provoz na komunikacích, může na celém státním území jen ministerstvo národní obrany v součinnosti s ostatními zainteresovanými resorty státní správy. Ponecháme stranou otázky velení, jejichž řešení není v pravomoci orgánů vojenské dopravy MNO a rozbereme alespoň stručně problematiku řízení provozu na komunikacích.

Pro přípravu systému řízení provozu v době mimořádných opatření je nutné vycházet z plánu vojenských přeprav a přesunů. Jejich celkový objem dosahuje maxima v prvních dnech počátečního období války a proto veškerá připravovaná opatření musí být dimenzována ke zvládnutí vojenské dopravy v časovém úseku několika dní po vyhlášení mobilizace.

Plány vojenských silničních a železničních přesunů a přeprav, běžně zpracováváné a udržované, dávají přehled o objemu provozu v dopravně nejdůležitější době a na základě toho umožňují:

- určit optimální komunikační síť pro zvládnutí dopravy, včetně stanovení potřebné výkonnosti jednotlivých komunikací,

- usměrnit vojenské přesuny a přepravy co do prostoru i času a tím vytvořit podmínky k dodržení zásady potřebného rozptýlení i předpoklady pro koordinaci vojenské dopravy s ostatní dopravou,

- stanovit reálná opatření k technickému zajištění komunikací a zabezpečení nepřetržitosti provozu i v podmínkách použití ZHN,

- zpracovat požadavky na jednotlivé resorty, které se mají podílet na zabezpečení vojenské dopravy na teritoriu,

- dát podklady pro velení vojskům při přemísťování,

- vytvořit síť vojenských orgánů pro řízení a zabezpečení provozu a všestranně zajistit jejich činnost v době mimořádných opatření.

Při řešení problematiky řízení provozu bylo nutno vycházet z možností, jaké poskytuje dopravní systém státu a přihlížet k charakteristickým zvládnutím vojenských přeprav a přesunů, to jest hromadnosti, náhlosti vzniku, krátkosti lhůt k jejich uskutečnění, speciální pojízdné technice, přemísťování na velké vzdálenosti apod. **S přihlédnutím k těmto skutečnostem bylo rozhodnuto o centralizaci řízení na celém státním území.** Toto je plně v souladu se strukturou státní správy, součinností vztahům na úrovni MNO odpovídají součinnosti vztahy KSVD a KNV, KSMV a správami drah nebo provozními odděly ČSD.

Centralizace řízení provozu při vojenských přesunech a přepravách nevylučuje z účasti na řízení a zabezpečení vojenské dopravy velitelství vojenských okruhů. Vzhledem k odůvodněné bezprostřední podřízenosti KSVD ministerstvu národní obrany, mají v tomto směru okruhy

možnost plnit jen jmenovité úkoly, uložené MNO.

Základním orgánem pro řízení provozu na vybraných komunikacích při vojenských přesunech a přepravách jsou tedy KSVD a to jak na železnici, tak i na silnici.

Na železnici působí každá KSVD v obvodu příslušného provozního oddělu ČSD, který je základním článkem železniční správy pro řízení provozu a v rámci územního členění se přibližuje obvodu kraje. KSVD plně využívá dispečerského aparátu železnice a vytváří potřebný počet vojenských správ železničních stanic, popřípadě vojenských správ nakládacích (vykládacích) prostorů, pro přímý styk s vojenskými železničními převozy a transporty. Vojenské správy železničních stanic se rozvíjejí v nejdůležitějších uzlových místech železniční sítě a na železničních přechodech státní hranice ze sousedních socialistických států s úkolem sledovat jízdu vojenských vlaků, zabezpečovat jejich přednostní odbavení, informovat převozy o situaci a operativních změnách, předávat rozkazy a pokyny nadřízených velitelství přepravovaným jednotkám a naopak zprostředkovat předávání potřebných hlášení jednotek nadřízeným velitelstvím. Jsou v úzké součinnosti s dispečerským střediskem uzlu nebo náčelníky jednotlivých železničních stanic. **Každý náčelník železniční stanice je povinen zprostředkovat spojení mezi náčelníkem převozu a příslušným vojenským správcem železniční stanice a naopak.**

Vojenské správy nakládacích (vykládacích) prostorů vytváří náčelník KSVD operativně podle potřeby pro zabezpečení nakládky (vykládky) při hromadných vojenských přepravách a řízení pohybu vlaků v těchto prostorech.

Pro zajištění řízení železničního provozu v době mimořádných opatření je tedy nutno připravit jednak mobilizační výstavbu vojenských správ železničních stanic, jednak vyškolit a vycvičit potřebný počet pracovníků železnic, kteří se na řízení jízdy vojenských vlaků budou podílet. Veškerá železniční doprava by v době mimořádných opatření probíhala podle tzv. vojenského grafikonu vlakové dopravy, který umožňuje v maximální míře využít výkonnost jednotlivých železničních tratí. Vojenský grafikon dopravy (nazývaný i maximální GVD) zpracovávají v míru správy drah za účasti zástupců KSVD pod kontrolou pracovníků

ministerstva dopravy a zástupců MNO-HT/SVD; organizačně i materiálně je připravena jeho platnost místo normálního grafikonu (jízdního řádu) v potřebné minimální lhůtě.

Činnost železničních zaměstnanců v době mimořádných opatření by ve vztahu k vojenské železniční dopravě usměrňovaly zvláštní předpisy a směrnice, zpracované a v potřebném rozsahu proškolené již v míru opět za aktivní účasti zástupců orgánů vojenské dopravy.

Do přípravy řízení železničního provozu patří samozřejmě i celá soustava opatření rázu technického, např. zajišťování trvalého spojení, o nichž však není možno se v tomto pojednání zmiňovat.

Řízení silničního provozu zajišťuje KSVD v úzké spolupráci s orgány MV — VB. **Práva a povinnosti veřejné bezpečnosti při řízení vojenské silniční dopravy jsou omezeny v tom smyslu, že řídí silniční provoz směrem na civilní dopravu, tj. že zabezpečují uvolnění vybraných silničních směrů pro vojenskou silniční přepravu a plní úkoly podle požadavků vojenských kontrolních, pořádkových a regulačních orgánů.** Vojenské orgány mají podle potřeby možnost využívat technických zařízení veřejné bezpečnosti, např. spojovacích prostředků pro zdvojení vlastního spojení.

Pro přímý styk s vojenskými přesuny a přepravami vytváří KSVD v obvodu příslušného kraje síť kontrolních a pořádkových stanovišť na regulačních čarách nebo v jednotlivých provozně nejzátěžnějších místech, dále rozvíjí silniční pořádkový prapor (KSVD) pro regulaci provozu na silničních směrech a podle potřeby vysílá do důležitých míst pohyblivé skupiny pro řízení silničního provozu. Všechny tyto výkonné orgány mají za úkol zajistit plynulost provozu na silničních směrech podle upřesněných plánů přesunů a přeprav, sledovat jízdu proudů, zprostředkovat předávání rozkazů a hlášení, podávat informace o situaci na silnicích, zabezpečovat operativní změny a koordinovat civilní dopravu s vojenskou.

Jednotlivá kontrolní a pořádková stanoviště, velitelství silničních pořádkových

čet, rot a praporů tvoří dispečerskou síť KSVD, která má zabezpečit neustálou znalost provozní situace a umožnit i velení vojenským přesunům a přepravám nadřízenými štáby.

K zajištění řízení silničního provozu při vojenských přesunech a přepravách v době mimořádných opatření je opět potřeba již v míru důkladně připravit řadu opatření. Vedle přípravy mobilizační výstavby orgánů vojenské dopravy pro řízení silničního provozu je třeba úzce spolupracovat s veřejnou bezpečností při přípravě jejich sil a prostředků a dále KVS při zabezpečování nepřetržitého radiálního a chemického průzkumu zájmových komunikací.

Řízení vojenské silniční dopravy je bezvýhradně podmíněno trvalým a neselektivním spojením jak mezi MNO a KSVD (přímo i prostřednictvím VO), tak i mezi KSVD a všemi dispečerskými místy na komunikacích. Proto zajišťujeme až čtyřnásobnou možnost linkového spojení [po vojenské telefonní síti, poštovní telefonní síti, telefonní síti ČSD a telefonní síti MV/VB), které je zdvojováno rádiovým spojením a to opět vlastním, doposud však nedokonalým, po rádiové síti veřejné bezpečnosti, i s využitím rádiového spojení radiální hlášené sítě teritoria. Ke ztrojení počítáme s pohyblivými spojkami na motocyklech i malými letadly (vrtulníky), které budou v krajích k dispozici.

Aby řízení provozu na komunikacích probíhalo v souladu se zámyslem operačního velení, počítá se na stupni MNO vytvořit společný orgán, složený ze zástupců GŠ, štábu HT a SVD, který bude řídit přes ústřední dispečerské stanoviště MNO a dispečerská stanoviště KSVD přesuny a přepravu na celém státním území. Pro zabezpečení součinnosti s orgány veřejné bezpečnosti budou se na činnosti společného orgánu podle potřeby podílet i zástupci MV/HSVB.

Činnost při řízení vojenské dopravy v době mimořádných opatření bude velmi složitá a náročná a vyžaduje, aby byla v budoucnu zabezpečena nejmodernějšími prostředky automatizace velení.

Zabezpečení obrany a ochrany komunikací a objektů na nich

O zabezpečení nepřetržitosti provozu v případě vzdušných úderů jsme se již zmínili. Poukážeme proto ještě na nutnost obrany a ochrany komunikací a objektů

na nich proti výsadbám a diverzantům. Cílem jejich akcí bude především provoz na komunikacích a důležitých mosty, případně tunely. Ochranu komunikací za-

jišťují ozbrojené síly teritoria pro boj s výsadky a skupinami záškodníků. Současně jsou připravovány i síly ke střežení a obraně důležitých objektů na státním území, jichž ovšem nemůže být tolik, aby mohly střežit vše. Proto i na komunikacích mohou střežit jen omezený počet největších a nejdůležitějších mostů a tunelů, ovšem jen v případě nebezpečí tyto objekty v prostoru města nebo osady. V tom případě jsou tyto objekty zahrnuty do plánů obrany a ochrany kraje nebo okresu, které řeší jejich ochranu zpravidla pochůzkami ozbrojených civil-

ních hlídek, závodními milicemi nebo někdy i jen pozorováním.

Některé zvláště důležité objekty na komunikacích, zvláště železniční tunely, střeží jednotky ministerstva vnitra nebo ozbrojená železniční stráž již v míru.

Střežení důležitých komunikačních objektů silami ministerstva vnitra zajišťuje centrálně pro celé státní území MNO; doplňující opatření k ochraně komunikací a provozu na nich zajišťují náčelníci KSVD v součinnosti s komisemi obrany krajů, KVS, krajskými správami ministerstva vnitra a správami drah.

Příprava sítě stanic etapní služby na silnicích

Stanice etapní služby na silnicích připravujeme k zabezpečení materiálních potřeb malých skupin nebo jednotlivých vozidel. Půjde o zajištění stravování, zdravotnickou pomoc, možnost doplnění PHM a nejnútnejší technickou pomoc. Proto MNO na základě usnesení vojenské komise obrany ÚV KSČ dohodlo s ministerstvem vnitřního obchodu, zdravotnictvím, všeobecného průmyslu a chemického průmyslu zřídit síť stravovacích, zdravotnických stanic, stanic technické pomoci a PHM.

Stanice etapní služby jsou umístěny na základě plánu vojenských silničních přeprav a přesunů a to na směry s předpokládanou největší hustotou provozu; stanice a jejich činnost aktivují v době mimořádných opatření KNV a ONV.

Stravovací komise zřizujeme ve vybraných podnicích veřejného stravování

a mohou poskytnout 900 jednoduchých dávek teplé nebo studené stravy denně.

Stanice zdravotnické pomoci zřizujeme v zařízeních ÚNZ; mohou poskytnout první lékařskou pomoc.

Stanice technické pomoci umísťujeme ve vhodných dílnách a opravárnách s kapacitou 10 běžných oprav denně.

Stanice PHM jsou aktivovány na vybraných čerpacích stanicích a mohou poskytnout denně nejméně 50 m³ pohonných hmot a odpovídající podíl mazadel.

Stanic etapní služby nemohou, vzhledem k jejich poměrně nízké kapacitě, využívat automobilní proudy bojových útvarů a zařízení, avšak jsou k dispozici pro vozidla, která se z technických nebo jiných důvodů za svými proudy opozdí. Způsob úhrady za služby, poskytnuté etapními stanicemi stanoví odborné směrnice.

Z á v ě r

I když připravenost dopravy pro dobu mimořádných opatření dosáhla u nás poměrně dobrou úroveň, neznamená to, že velitelé a štáby jednotek, jako příští uživatelé komunikací, by se mohli spolehnout na to, že jejich případné přemístění zabezpečí bez zbytku někdo jiný bez jejich přispění. Naopak musí se aktivně účastnit zajišťování a řízení přesunů a přeprav a při tom účelně a účinně využívat všech opatření, která připraví orgány vojenské dopravy MNO. To vyžaduje, aby v potřebném rozsahu znali připravená opatření na teritoriu, uvážili je při rozhodování o způsobu plnění úkolu přesunu nebo přepravy, a účelně je doplnili vlastními opatřeními. Jen tak budou moci i ve velmi složité situaci splnit svůj úkol. Dá-li náš článek podnět ke zkvalitnění činnosti velitelů a štábů a zvýšení připravenosti svazků, útvarů a zařízení ČSLA k přesunům a přepravám, splní svůj účel.