

ZKUŠENOSTI Z PŘÍPRAVY KOMUNIKACÍ NA TERITORIU STÁTU

Krajská správa vojenské dopravy (KSVD) se za mimořádných opatření podílí, nebo zabezpečuje přesuny vojsk na svém teritoriu. Plnění těchto úkolů vyžaduje výkonnou silniční síť, zvláště organizovanou a směřovanou podle potřeb ozbrojených sil. Na teritoriu státu ji vytváří určené automobilní silnice (UAS). Pořádkovou službu na těchto silnicích zabezpečují pořádkové orgány KSVD. Údržbu sjízdnosti těchto silnic a jejich obnovu (objektů na nich) zabezpečuje příslušný národní výbor. K zabezpečení tohoto úkolu využívá zvláštních údržbových a obnovovacích jednotek. Tyto jednotky organizujeme a připravujeme již v míru. Školí je odpovědní pracovníci příslušného resortu v součinnosti s KSVD. Vedle teoretického školení probíhá každoročně u některých jednotek i praktický výcvik, který je vlastně prověrkou připravenosti jednotek pro plnění předpokládaných úkolů a prověrkou norem pro jejich nasazení.

Výcvik těchto jednotek probíhá v rámci plnění úkolů důležitých pro národní hospodářství, které jsou obdobné jako za války. Výcvik tak není samostatný a neodvádí síly a prostředky od plnění vlastních úkolů. Tak v posledních letech jednotky v rámci výcviku obnovily několik mostů, postavily tři nové mosty, obnovily úseky silnic a odstranily některé bodové závady ve výkonnosti silnic. Splnily tak nejen úkoly výcviku a připravenosti, ale

zlepšily i výkonnost a stav silniční sítě jak pro mírovou potřebu národního hospodářství, tak i pro případnou potřebu ozbrojených sil. Kladem je operativnost v přístupu k výcviku a prověrce těchto jednotek. Využívá se k tomu i havarijních případů, kdy je třeba obnovit průjezd co nejdříve po jeho narušení.

Zajímavý případ jsme řešili v září minulého roku. Závod ČKD Ostrava přepravoval velkorozměrné strojní zařízení o váze více než 60 tun přes náš kraj. I když trasa byla předem stanovena, celá kolona zůstala stát před jedním kamenným mostem, který únosností a průjezdnou šířkou nedovoloval další přesun kolony. Jinou komunikaci nebylo možné pro tak rozměrný náklad v celém kraji určit a tak kolona stála tři dny před mostem. Bylo třeba zesílit mostovku a zvýšit ji tak, aby se náklad dostal nad okrajní zdi mostu. Protože KNV nemohl nikde získat vhodný materiál a výroba potřebných trámů by byla velmi zdlouhavá, obrátili se na KSVD. Most byl zesílen v rámci cvičení zvláštní jednotky. Za 24 hodin mohl transport pokračovat v cestě. Přitom jednotka se připravovala pro plnění obdobných úkolů za mimořádných opatření, získala další zkušenosti a kromě toho pomohla národnímu hospodářství.

Jedním z dalších důležitých úkolů, které budou plnit jednotky resortu dopravy za mimořádných opatření, je nové značení

silnic. Značení určených automobilních silnic novými dopravními značkami má důležitý význam nejen pro vojenské uživatele silnic, ale i pro ostatní uživatele, protože podstatně mění i charakter celé silniční sítě.

Silniční síť v době míru tvoří silnice hlavní sítě, silnice základní sítě a silnice doplňkové sítě. Rozdělení silnic napovídá, že podle zařazení se mění i požadované směrové, výškové a prostorové prvky silnic. Můžeme zpravidla předpokládat, že silnice hlavní sítě bude proti silnici základní sítě a silnice základní sítě proti silnici doplňkové sítě značena jako hlavní. Určené automobilní silnice budou po svém aktivování „hlavní“ vůči všem silnicím mírové sítě. Změní se tedy na mnoha křižovatkách přednost v jízdě a bude nutné osadit značný počet nových dopravních i orientačních značek. Všechny UAS budou uzavřeny pro civilní provoz. Pouze pro potřeby civilní obrany a zachování hospodářského života bude povolen provoz na nich nejkratším směrem v té době, kdy nebudou obsazeny vojenskými přesuny. Nově značit je budou jednotky resortu dopravy za odborného dozoru příslušníků veřejné bezpečnosti podle připravené dokumentace. Značení UAS je pochopitelně zabezpečeno i materiálně.

Vedena snahou vyzkoušet stanovené časové normy vytyčování v praxi, případně je organizačními opatřeními zkrátit, organizovala KSVD České Budějovice společně s odborem dopravy KNV v minulém roce dvě praktická cvičení ve vytyčování silnic. Dokumentace pro vytyčení cvičné silnice byla připravena stejným způsobem, jako uložené doklady. Okresní správa silnic obdržela předem rozkaz, jaký druh a počet značek má mít na cvičení připraven.

Po svolání jednotky obdržel velitel rozkaz k vytyčení cvičné silnice jedním družstvem, vybaveným dopravním prostředkem. Podle předané dokumentace naložilo družstvo dopravní značky, sloupky a upevňovací. Veliteli družstva nebyly poskytnuty před odjezdem žádné informace ani vysvětlení z toho důvodu, abychom mohli posoudit srozumitelnost a jednoznačnost zpracované dokumentace. Při prvním cvičení vytyčilo družstvo 20 km cvičné silnice, která vedla převážně malými obcemi. Bylo třeba desetkrát změnit přednost v jízdě a upevnit 130 značek. Družstvo vytyčilo silnici za dvě hodiny. Při druhém cvičení vytyčovalo družstvo 20 km silnice, která vedla okresním městem, a opět to družstvo splnilo za dvě hodiny.

Obě cvičení dokázala srozumitelnost

připravené dokumentace a ukázala, jaká opatření jsou třeba k zabezpečení rychlého vytyčení.

Získané poznatky:

Pro jedno silniční družstvo je nejvýhodnější stanovit k vytyčení silnici v délce 20–30 km a přidělit mu dvě nákladní auta. V prvním vozidle jede velitel družstva s příslušníkem Veřejné bezpečnosti, který poskytuje odbornou pomoc k situování značky, a 4 příslušníci družstva, kteří zakrývají dopravní značky a provizorně upevňují nové dopravní značky. Zbytek družstva jede v druhém vozidle, snímá staré značky a stabilně upevňuje nové dopravní značky. Tato část družstva není limitována časem, tak jako první část. Počítat s využitím starých značek není vhodné, protože jejich časté změny nelze dokumentačně podchytit. Po sejmutí slouží k doplnění provozních zásob.

Pro osazení nových komunikací, které vznikly místními úpravami a nejsou dosud podchyceny v dokumentaci, je nutné mít 10–20 % zálohy plánovaných dopravních značek. Na křižovatkách je nezbytné v první řadě osazovat „Zákaz vjezdu všech vozidel“, nebo „Stůj! Dej přednost v jízdě“, aby během vytyčování nedošlo ke střetnutí vozidel. V dalším je třeba u ulic nebo silnic, z nichž byl směrem na UAS osazen „Zákaz vjezdu všech vozidel“, osadit na pokraji této ulice informační značku „Slepa ulice“ a u silnic na nejbližší předcházející křižovatce vyznačit objížďku. Při zanedbání této zásady může dojít k tomu, že nákladní vozidla a vozidla s vleky by neměla možnost otočit a musela by vjet na UAS, nebo by došlo k hromadění vozidel.

Na křižovatkách silnic a hlavně ve městech, kde nelze zcela vyloučit civilní dopravu, je třeba mít v záloze doplňkové tabulky s vyznačením tvaru křižovatky a doplňovat jimi ty křižovatky, kde UAS mění směr.

Všechna tato opatření je třeba organizovat v součinnosti s Krajskou správou Veřejné bezpečnosti a zajistit si v potřebné míře pomoc a dozor orgánů dopravních inspektorátů. Mění se charakter křižovatek a snadno může dojít k dopravním nehodám v důsledku přehlédnutí nové značky.

Tyto poznatky a zkušenosti je možné využít v další práci v operační přípravě silniční sítě. S našimi poznatky jsme se chtěli podělit nejen s ostatními orgány vojenské dopravy, ale i s veliteli vojsk a štáby, kteří budou uživateli silnic a kteří nemají mnohdy představu o jejich skutečném zabezpečení.