

K ZABEZPEČENÍ OPERAČNÍCH PŘESUNŮ

Zvýšený význam udržení provozuschopnosti komunikací (železnice, silnic, letišť, vodních toků) pro zabezpečení operačních přeprav a přesunů vojsk na území státu vyplývá z charakteru vedení příští možné války, z možností působení nepřítele na objekty a komunikační síť v celé hloubce teritoria státu a z nutnosti umožnit pohyb vojsk v souladu s potřebami vedení operací.

Počítáme s tím, že nepřítel se bude snažit náš dopravní a komunikační systém dezorientovat s cílem izolovat prostor bojové činnosti a nedovolit přísun z hloubky státního území. Bude se snažit vytvořit rozsáhlé zóny rozrušení komunikací i objektů na nich a to zejména na důležitých operačně strategických čarách, na hlavních řekách, horských masívech i v pohraničních překládkových prostorech.

Na komunikační síť ČSSR a zejména na její komunikační uzly, mosty, přepravy může nepřítel působit do celé hloubky státního území klasickými zbraněmi i prostředky ZHN. Při použití jaderných zbraní předpokládáme zásadní změnu v rozsahu ničení celého komunikačního systému. Jaderné údery vedené na správní a ekonomická centra, přepravní hráze a mosty přes velké vodní toky mohou značně rozrušit komunikační systém a v některých prostorech na určitou dobu i znemožnit přepravu a přesuny vojsk.

V důsledku rozsáhlých pásem rozrušení může značně poklesnout dopravní kapacita a tak vzniknout složité úkoly v organizaci a zabezpečení vojenských přeprav a přesunů.

Nejsložitější problémy bude nutné řešit v oblasti urychlení obnovy provozuschopnosti základní komunikační sítě při plném využití neporušených úseků silnic a železnic.

Provozuschopná silniční síť území ČSSR v příští možné válce bude v dopravním zabezpečení operací sehrávat jednu z rozhodujících rolí.

Cílem silničního zabezpečení státního území je vytvoření podmínek pro uchování pohyblivosti vojsk od samého počátku války, pro mobilizaci ozbrojených sil, umožnění zaujetí operační sestavy a manévru druhých sledů a záloh, pro plynulé materiální a zdravotnické zabezpečení vojsk a dále k splně-

ní úkolů civilní obrany, evakuace a celé ekonomické činnosti státu za války.

Ke splnění tohoto cíle je nutné již v míru zabezpečit řadu úkolů, z nichž jako hlavní je příprava určeného počtu silnic s požadovanými technickými parametry, příprava objezdů velkých měst a ohrožených míst, přechodů přes horská pásma, příprava silničních hraničních přechodů, náhradních přemostění velkých vodních toků apod. Důležitým úkolem je příprava dispečerské a pořádkové služby, organizace pevného velení k zabezpečení plynulého pohybu i při jejich rozrušení, organizace a odborná příprava předurčených obnovovacích sil, soustředění potřebných druhů a množství obnovovacího materiálu apod.

Bude výhodné, aby organizace a řízení obnovy určené automobilní sítě byly obdobné principům přijatým v mírové činnosti. Proto je účelné, aby za udržení provozuschopnosti silniční sítě, údržbu a obnovu silnic a mostů na území státu v době mimořádných opatření odpovídalo ministerstvo dopravy, které ke splnění tohoto úkolu vydává příslušné směrnice.

Ke splnění úkolů obnovy silniční sítě na teritoriu je třeba včas rozpracovávat zásady technické ochrany silničních komunikací jako souhrn opatření uskutečňovaných v míru i za branné pohotovosti státu.

Důležitou úlohu plní výkonné orgány, které zabezpečují opatření technické ochrany komunikací v rámci vytvářené struktury jednotného řízení silniční dopravy a obnovy silnic na stupni národních republik, krajů a okresů. Přitom tyto výkonné orgány zabezpečují technickou ochranu komunikací v rámci své územní působnosti v míru i za války.

Při přípravě obnovy silniční sítě vycházíme z toho, že na území státu bude rozsah ničení rozdílný. Bude vyplývat z rozmístění vojsk, z důležitosti některých prostorů pro přepravu a přesuny vojsk, z úzkých a zranitelných míst dopravní soustavy, geografické polohy horských pásem, směru toku velkých řek apod. Tyto předpoklady bereme při rozbořech možného stupně ničení silnic v úvahu stanovením rozdílných koeficientů ničení v jednotlivých oblastech ČSSR.

Na základě předpokládaných norem ničení, publikovaných vědeckých prací VATT Leningrad, rozborů zpracovaných v ČSLA a konzultací odborníků silniční služby Sovětské armády můžeme v celku vycházet z těchto potřeb obnovy:

- na 1 km vybrané hlavní silniční sítě obnovit cca 240 bm, u ostatní silniční sítě cca 80—100 bm vozovek a zemního tělesa,

- na 1 km vybrané hlavní silniční sítě obnovovat cca 1,7 bm mostů, na ostatních silnicích 0,6—1 bm.

Organizace technické ochrany zahrnuje:

- plán předpokládaných prací technické ochrany,
- vydělení sil a prostředků k technické ochraně komunikačních objektů, jejich přípravu, zabezpečení přesunů do prostorů jednotlivých úseků silnic a objektů a schopnost těchto sil k okamžitému zasazení,

- zvýšení (již v míru) provozuschopnosti a odolnosti jednotlivých objektů a komunikační sítě jako celku,

- vytvoření zásob obnovovacích materiálů a konstrukcí,

- splnění obnovovacích prací po rozrušení úseků silnic nebo jejich objektů.

Úspěšné splnění těchto úkolů zabezpečujeme:

- včasným vykonáním již v míru maximálního rozsahu prací ke zvýšení životnosti a odolnosti silnic,
- zplánováním předpokládaných úkolů a zabezpečením jejich realizace v potřebném čase,
- soustředěním hlavního úsilí na nejdůležitější směry přesunů vojsk,
- trvalým zvyšováním připravenosti a mobility vyčleněných obnovovacích sil,
- efektivním využitím sil a prostředků vyčleněných k technické ochraně a organizací součinnosti mezi jednotlivými stupni řízení,
- připraveností a využíváním typové dokumentace pro obnovu silnic a mostů,
- nepřetržitým řízením obnovovacích prací a včasným zabezpečováním potřebných mechanismů a obnovovacího materiálu.

Ukazuje se, že je nezbytné vycházet z rozboru možných účinků nepřátelských úderů na silniční síť teritoria a na jeho základě pořídit rozpočet potřeby obnovovacích sil a materiálu a zabezpečit včasné vyčlenění obnovovacích jednotek.

Je účelné pro zabezpečení obnovy silnic a mostů připravovat speciální obnovovací a udržovací jednotky, silniční i mostní skupiny.

Pro zabezpečení těchto složitých úkolů je nezbytné vycházet především z těchto zásad a opatření a zajistit, aby:

— Organizační struktura těchto jednotek a jejich vybavení silniční, dopravní a speciální technikou odpovídala předpokládanému charakteru obnovovacích prací a jejich možnosti trvale zvyšovat v souladu se současným zkvalitňováním technické vybavenosti závodů a podniků stavebními a montážními mechanismy.

— Příprava těchto sil k splnění předpokládaných úkolů probíhala podle plánů a to odděleně příprava velitelů a štábů a odborná příprava celých jednotek ve výcvikových střediscích nebo na vybraných akcích investičních staveb, které se svým charakterem přibližují předpokládanému nasazení při obnově silnic a mostů.

— Pro úspěšné splnění předpokládaných úkolů byly již v míru připraveny plány konkrétních akcí, především těch, jejichž výstavbu nemůžeme v míru z určitých důvodů realizovat, plány provizorních úprav silniční sítě a plány konkrétních opatření. Materiál potřebný k jejich realizaci je nezbytné podle projektů již v míru připravit, s výjimkou materiálů, které podléhají zkáze.

— Zásoby materiálu byly ukládány v úložištích rozmístěných v prostorech předpokládaného použití v družích a množství podle projektů s potřebnou zálohou. V době mimořádných opatření mohou čerpat obnovovací jednotky materiál, konstrukce a zařízení dále z provozních zásob podniků, zastavených silničních nebo jiných staveb, místních zdrojů, dodávek a z vlastní průmyslové výroby a především ze státních mobilizačních rezerv.

— Zvláštní pozornost byla věnována materiálovému zabezpečení obnovy mostů. Závažnost tohoto úkolu zdůrazňuje rozsah potřeby mostních konstrukcí a náklady spojené s jejich výrobou. Skladba a množství vytvořených zásob konstrukcí a materiálu musí být podložena výsledky analýzy možných účinků nepřátelského napadení na komunikační síť státu a odpovídat projednaným normám a požadavkům.

— Obměna a modernizace mostního materiálu rezerv probíhala v souladu s postupem modernizace mostních konstrukcí v národním hospodářství a armádě.

Všeobecné směry operačních přesunů nemusí vždy odpovídat směrům vyčleněných hlavních a příčných automobilních silnic. Operativní přesuny vojsk budou charakterizovány značně omezenými časovými možnostmi pro přípravu os přesunu. Předpokládané omezení doby na úpravu os přesunu vyžaduje soustavné udržování provozuschopnosti nejen určených automobilních silnic, ale i ostatních silnic, včetně obnovy zničených mostů. Znamená to mít připraveny obnovovací jednotky k operativnímu nasazení na úpravu os přesunu v každém okrese i v kraji. Kromě toho je nutné mít vyčleněny i vojenské silniční stavební jednotky, schopné operativně upravit osy přesunu ve stanoveném pásmu — v součinnosti s obnovovacími silami teritoria.

Zvláštní pozornost vyžaduje **technická ochrana mostů** přes velké vodní toky. K napadení těchto mostů může zpravidla docházet v době, kdy se k nim budou přibližovat čela proudů a i v průběhu přesunu proudů po mostech. Tento předpoklad vyžaduje mít připraveny mostní jednotky teritoria k obnově mostů v co nejkratších lhůtách, s využitím plovoucích mostů, a mít připravena další záložní přepraviště.

Velmi nepříznivá situace může vzniknout po zničení přehradních hrází velkých vodních děl. Řečiště a přilehlý terén bude značně rozbahněn, se závaly zeminy, písku, stromů a materiálu ze zničených staveb záplavovou vlnou. V některých úsecích nebudeme moci po určitou dobu zahájit stavbu mostů na plovoucích ani pevných podporách. S tímto faktem je nutné počítat při stanovení pásma přesunu. Osy přesunů povedeme především v úsecích řek, které umožní i po devastaci přehradních hrází stavbu mostových přepravišť a rychlou úpravu příjezdových komunikací k nim:

Jako preventivní opatření proti účinkům devastací terénu pod přehradami bude účelné včas snížit vodní hladiny přehrad.

K technické ochraně mostů na osách přesunu je nutné včas přisunout jak silniční mostní útvary teritoria, tak i mostní skupiny civilních resortů. Pro stavbu mostů je vhodné použít především mostní materiál ze zásob teritoria.

V zásadě je třeba, abychom síly a prostředky vojsk na přesunu pro plnění úkolů silničního zabezpečení nepoužívali ve větším rozsahu. Ve výjimečných případech můžeme použít mostní jednotky pro stavbu náhradních mostů a to zpravidla jen tehdy, je-li nebezpečí zdržení přesunu nebo došlo-li k zničení mostů v průběhu přesunu. Bezprostředně po ukončení přesunu na mostovém přepravišti zřízeném prostředky vojsk na přesunu se jednotky s mostovými soupravami zařazují do sestavy nadřazených svazků nebo svazů.



Charakter příští možné války, kdy komunikace budou i objektem boje a vzrůstají pronikavě možnosti jejich rozrušení, nás nutí připravit již v míru komplex opatření ke zvýšení jejich odolnosti a připravenosti za každé situace zabezpečit dopravní potřeby operací.

Cílem opatření k technické ochraně a obnově silnic a mostů na území státu je zachování provozuschopnosti silniční sítě od samého počátku války pro přesuny vlastních i spojeneckých vojsk, pro plynulé materiální a zdra-

votnické zabezpečení polních i teritoriálních vojsk, pro potřeby civilní obrany a celé ekonomické činnosti státu za války.

Krátký rozbor zabezpečení technické ochrany a obnovy silniční sítě na území ČSSR ukazuje, že úkoly dopravního zabezpečení operací můžeme splnit jen při:

- centralizovaném řízení opatření technické ochrany komunikací,
- komplexním využití všech druhů doprav, sil a prostředků teritoriálních dopravních organizací v úzké součinnosti s orgány vojenské dopravy,
- trvalém zvyšování odolnosti silniční sítě a jejích objektů,
- trvalém zvyšování připravenosti obnovovacích sil a zvyšování jejich pohotovosti a operativnosti,
- podrobném rozpracování úkolů technické ochrany a již v míru připravených potřebných obnovovacích materiálů a konstrukcí.

Můžeme konstatovat, že silniční síť teritoria ČSSR vytváří dobré podmínky pro zabezpečení úkolů silniční dopravy ve prospěch ozbrojených sil i národního hospodářství v průběhu války za předpokladu, že technický stav a požadované parametry silnic budeme soustavně zkvalitňovat.