

Řízení přesunů

v POV

V dosavadním rozpracování otázek týkajících se řízení přesunů a přeprav na území našeho státu byla v odborné literatuře věnována pozornost především silničnímu provozu na „čistém teritoriu“, to je na té části území státu, která je za zadní hranicí pásma frontu, kde řízení veškerého pohybu spadá do kompetence pouze teritoriálních orgánů.

Již v menším rozsahu byly publikovány zkušenosti a úvahy z oblasti operativního řízení přesunů a přeprav v pásmu frontu a armád. V důsledku toho je dnes na řešení tohoto důležitého problému celá řada rozdílných názorů. Potvrdila to např. redakční beseda vedená na stránkách Vojenské mysli pod názvem „Součinnost při řízení operačních přesunů“ (č. 3/1965 str. 64).

Především z těchto důvodů byl do rámce studijní činnosti na cvičení VLTAVA zařazen úkol sledovat a vyhodnocovat řízení operačních přesunů v počátečním období války s důrazem na organizaci pořádkové služby.

Masové zasazení vojsk, bojové a dopravní techniky dovozovalo více než kdykoliv předtím získat zde z oblasti organizace a řízení přesunů cenné poznatky, které by po vyhodnocení a zpracování napomohly dalšímu řešení této důležité oblasti velení. Cvičení potvrdilo, že úspěšný vývoj operace bude závislý vedle výsledku prvního hromadného úderu také na včasném a organizovaném přesunu bojových útvarů a svazků z jejich prostorů v rámci operační sestavy nebo na přesunu přímo z posádek do sražení. Ukázalo, že k zabezpečení trvalé bojovosti a přísunu životních potřeb vojsk bude uvedeno do pohybu velké množství zásobovacích proudů týlových útvarů a zařízení. K docílení plynulé letecké podpory bude zahájen nebo již v období zvýšeného napětí proběhne manévř pozemních leteckých sledů na operační letiště. Postupně z polních týlových velitelských stanovišť přesuny týlových útvarů a zařízení,

zahájí a budou narůstat mobilizační, odsunové a evakuační přepravy. Zvláštní pozornost si také vyžádá sledování a zabezpečení přesunů spojeneckých vojsk.

Uskutečnění tak mnohotvárného pohybu a řízení tak složitě dynamické soustavy, vyžaduje dokonale vypracované dopravní plány, operační připravenost teritoria, síly a prostředky k obnově komunikací a dokonale organizovaný a funkčně propracovaný řídicí systém.

Je třeba počítat s tím, že přesuny vojsk a zásobovací přepravy zahájené a zabezpečované podle v míru připraveného plánu mohou být prvním hromadným úderem značně narušeny a budou vyžadovat pružného, rychlého, cílevědomého a účinného řízení.

Dopravní plán a na jeho podkladě zpracované dokumenty k řízení přesunů zůstanou po prvním hromadném úderu nepříteli dále podkladem k řízení, avšak novou směrnicí pro operativní řízení budou rozhodnutí velitelů, která vycházejí z konkrétní vzniklé situace. Na jejich spolehlivém doručení k vykonavatelům, včasném realizování a cílevědomém zabezpečení všemi k tomu účelu připravenými prostředky bude záviset vývoj operace.

V současné době existují na základě struktury velení ozbrojeným silám tři složky, které se podílejí na řízení přesunů. Jsou to

- a) řídicí složky svazů, svazků a útvarů (dále je budu označovat souhrnným pojmem „operační štáby“),
- b) řídicí složky operačního týlu,
- c) řídicí složky teritoria.

Do oblasti řízení přesunů operačními štáby patří přesuny vševojskových útvarů a svazků druhů vojsk. Náleží sem i přesuny pozemních leteckých sledů řízené operačními štáby letectva.

Do oblasti řízení přesunů štáby operačního týlu náleží veškeré přesuny a přepravy prostředků, kterých je zapotřebí k zabezpečení bojové činnosti a života vojsk. Jsou to zejména přesuny frontových a armádních týlových a technických útvarů a zařízení, zásobovací, odsunové a zdravotnické přepravy a také všechny přesuny týlových pozemních leteckých sledů.

Rozsah působnosti řídicích složek teritoriálního velení je v podmínkách státu rozdělen zadní hranicí pásma polního velení. V prostoru za zadní hranicí operačního týlu náleží všechny přesuny a přepravy vojsk i materiálu pouze do oblasti řízení teritoria. Avšak i v té části teritoria, která je současně pásmem polních vojsk, patří do oblasti přímého řízení teritoriálních složek velení jenom přesuny útvarů obrany teritoria, útvarů civilní obrany, mobilizační přesuny, evakuační a rozptylové přepravy.

Rozdělení státního území na „čisté teritorium“ a na pásmo polních vojsk vyžaduje, aby byl zřetelně odlišen systém řízení přesunů v pásmu polních vojsk od systému řízení přesunů ve zbývající části teritoria.

V pásmu polních vojsk, v závislosti na rozdělení přesunů a přeprav do jednotlivých kategorií, bude systém řízení jako jediný organický celek tvořit:

- a) podsystém řízení operačních přesunů,
- b) podsystém řízení zásobovacích, odsunových, zdravotnických přeprav a přesunů týlových a technických útvarů, svazků a zařízení,
- c) podsystém řízení přesunů vojsk teritoriální a civilní obrany a mobilizačních, evakuačních a rozptylových přeprav.

Analýza způsobu řízení na cvičení VLTAVA ukázala, že činnost těchto podsystémů, které objektivně existují, není dosud plně sladěna. Je tomu tak proto, že z polních velitelských stanovišť vševojskových jsou řízeny přesuny vojsk,

přeprava a odsun materiálu. VS okruhů řídí pohyb teritoriálních útvarů a zařízení, mobilizační a evakuační přepravy. Koordinace činnosti těchto operačních, týlových a teritoriálních štábů je závislá převážně jen na vztahu součinnosti.

Protože velká část přesunů a přeprav uskutečňovaných nejen v počátečním období války, ale i v průběhu celé operace, bude mít týlový charakter, vytváří se podle současné praxe na TVS armád dispečerské stanoviště. Dispečerská stanoviště armád jsou v některých případech považována i za hlavní místo řízení všech přesunů v prostoru operačního týlu. Týlové dispečerské stanoviště je však orgánem náčelníka týlu armády a může proto řídit přesuny jenom jemu podřízených útvarů a zařízení a dopravu materiálu prostředky týlu.

Obecně je tomu i s úlohou dispečerských stanovišť teritoriálních orgánů.

Na cvičení VLTAVA jsme se setkali s tím, že v hodnocení úlohy teritoriálních složek vojenské dopravy v pásmu frontu a v pásmu armády se často v souvislosti s otázkami řízení přesunů a přeprav zaměňuje pojem z bezpečení pojmem řízení. To pak způsobuje nejasnost a nejednotnost v hodnocení funkce řídicího i výkonných složek vojenské dopravy.

Na cvičení by učiněn pokus sjednotit způsob řízení přesunů a přeprav společným komplexním dopravním plánem. Tím došlo alespoň k teoretické koordinaci operačních přesunů s přesuny týlovými a teritoriálními. V řízení skutečného pohybu na silnicích a ve sladění činnosti jednotlivých druhů pořádkové služby se to však ještě neprojevalo.

Získané poznatky studijní skupiny dovoluji učinit závěr, že k organizovanému řízení přesunů a provozu na silnicích vůbec je nutné vytvořit uvnitř štábu frontu a armád složku, která by kloubila činnost všech třech dnes objektivně existujících a do značné míry na sobě nezávislých podsystémů do jednoho společného systému, který by řídila jediná řídicí složka. Vytvořením jednotného systému by bylo umožněno včas reagovat na změny v dopravním plánu a operativně řídit pohyb na silnicích narušovaných různými vlivy a změnami, vyplývajících z dynamiky operace.

Úkolem této složky bude řídit veškerý pohyb na silnicích podle dopravního plánu. Tato činnost spočívá v nepřetržitém sledování průběhu operačních, zásobovacích, mobilizačních a evakuačních přesunů a přeprav.

V případě, že dojde k vážnému narušení průběhu přesunů bude podkladem pro práci této složky rozhodnutí velitele frontu nebo armády. Velitel frontu i armády bude ovšem řešit jen další průběh operačních přesunů. Operační přesuny bude nutné při narušení plánovaných pochodových os buď odklonit od původního směru nebo dočasně zastavit apod. Rozhodnutí velitele o změně operačních přesunů pak ovlivní průběh celé řady dalších přesunů a přeprav podřízených štábům operačního týlu a teritoria (**obr. 1**). Proto dříve než dá velitel rozkaz ke změně operačních přesunů, musí vzít v úvahu také nutnost zachování kontinuity pohybu v tomto prostoru. Centrální složka řízení pohybu by proto měla předložit veliteli takové návrhy, které již přihlédly také k potřebám operačního týlu, teritoria i k možnostem prostředků zprostředkujících řízení provozu na silnicích. K těmto prostředkům patří především pořádková služba a útvary určené k obnově a údržbě komunikací.

Zachování organizovaného pohybu na silnicích bude nyní záviset na pružné a rychlé úpravě časových údajů dalšího průběhu a přeprav a na doručení rozkazů a nařízení velitelům proudů i orgánům zprostředkujícím řízení, tj. orgánům pořádkové služby.

Jaký orgán je s to požadovanou funkci plnit?

Komplexní řízení přesunů v pásmu svazu a vyššího svazu může realizovat jen takový orgán velení, který je vybaven pravomocí odpovídající jeho zodpovědnosti, potřebným personálem a prostředky.

Takovým požadavkům odpovídá složka, vytvořená z odborníků druhů vojsk včetně letectva, kteří by přemýšleli i realizovali požadavky svých náčelníků. Zastoupení zde musí mít i představitelé operačního týlu a teritoria. Důležitá role by v této složce měla být svěřena orgánům vojenské dopravy. Vedoucí složkou tohoto centra řízení pohybu na silnicích by měla být skupina operačního charakteru, koordinující činnost celého centra, podléhající přímo veliteli a zajišťující důslednou realizaci jeho rozhodnutí.

Jednotná linie velení proto vyžaduje, aby v počátečním období války dočasně, až do doby oddělení zadní hranice operačního týlu od teritoria, byl nejen zachován současný stav, kdy se velitelům operačních stupňů podřizují operativně i teritoriální složky, které působí v pásmu armády a frontu, **ale aby k dosažení organizovaného a účinného řízení přesunů pracovali alespoň někteří zástupci teritoriálních složek vojenské dopravy přímo v centru řízení přesunů polních vojsk.** Jedině toto opatření umožní účelné využití všech sil a prostředků určených k zabezpečení přesunů vojsk a vojenské dopravy a zabezpečí cílevědomost a jednotu činnosti na silnicích.

Proces řízení přesunů v počátečním období války bude složitou tvůrčí činností. Účinnost řízení vyžaduje, aby každá složka řídicího systému měla pevně vymezen rozsah pravomocí, podřízenosti, popřípadě součinnosti. **Součinnostní vazby mezi jednotlivými složkami i mezi jednotlivými podsystémy by měly být omezeny na minimum. Součinnostní vazby jsou zdoluhavé a prodlužují proces velení.**

Z tohoto důvodu považují za nežádoucí, na cvičení VLTAVA požadovanou součinnost na rovině vševojskový svazek a oddělení vojenské dopravy krajského vojenského velitelství (KSVD), jako jediný a základní zdroj informací těchto složek. Informace potřebné pro obě strany, které bylo nutné tímto způsobem „směňovat“ bude možné při existenci „centra řízení přesunů“ nahradit řídicími informacemi, tj. rozkazy a nařízením nadřízených složek.

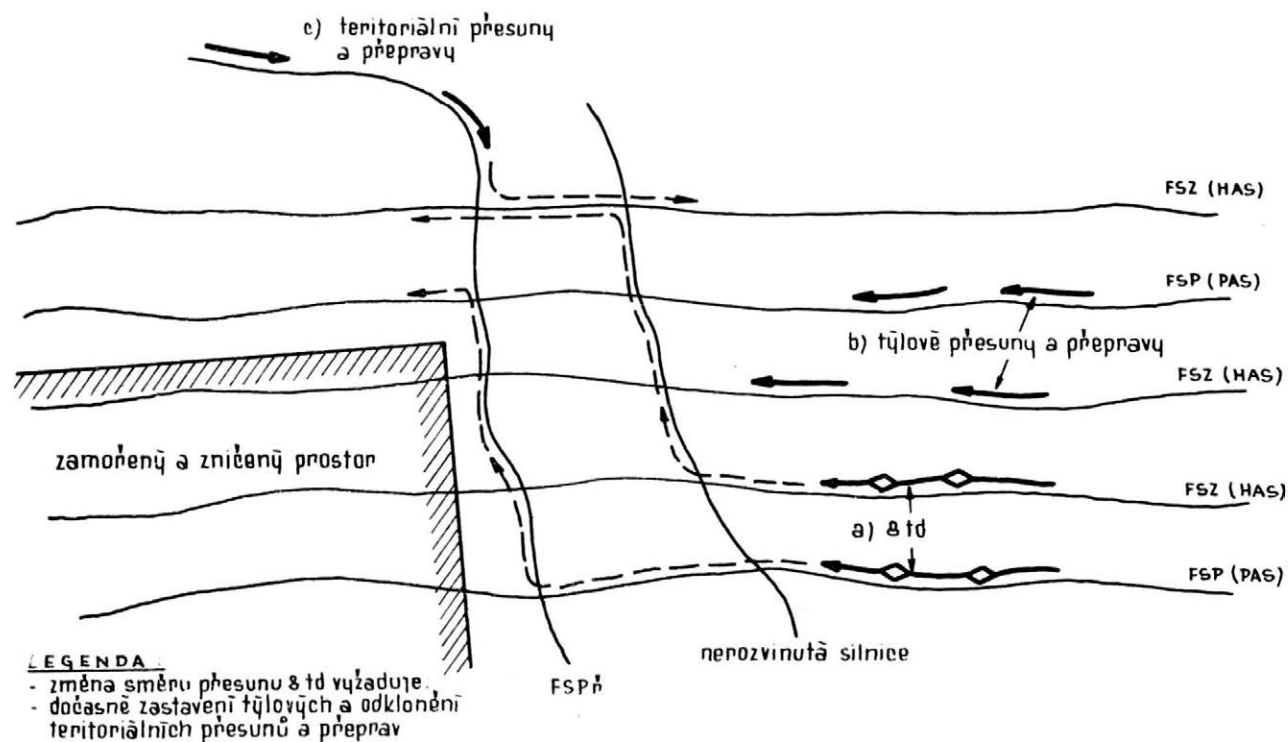
Velitel svazku nebo samostatného útvaru, který se přesunuje po určených automobilních silnicích obsluhovaných prostředky pořádkové služby teritoria, by se měl od štábu armády dovědět všechny údaje o činnosti a o připravených opatřeních těchto prostředků na svých pochodových osách. Měl by též být informován o polním stanovišti náčelníka krajské správy vojenské dopravy i o rozmístění hlavních výkonných orgánů teritoriální pořádkové služby, aby mohl uskutečnit v případě potřeby dohovor součinnosti, popřípadě vyslat na dobu přesunu ke krajské správě vojenské dopravy svého styčného orgána.

Náčelníkoví krajské správy vojenské dopravy by měly být zase doručeny prostřednictvím oddělení vojenské dopravy okruhu všechny potřebné údaje o činnosti vojsk, která se budou přesunovat teritoriem kraje.

Součinnost mezi vojsky přesunujícími se po určených automobilních silnicích teritoria a mezi krajskou správou vojenské dopravy by měla mít charakter jen vlastních doplňkových opatření. Základní údaje a informace by měly oběma stranám dodat jejich nadřízené složky.

Výsledky cvičení VLTAVA také potvrdily názor, že využívání orgánů pořádkové služby teritoria k přenosu a doručení rozkazů a nařízení operačních velitelů pochoduujícím vojskům je nutné vzhledem k omezeným možnostem jejich spojovací soustavy považovat jen za sekundární a pomocné opatření. Stávající

ZMĚNA SMĚRU OPERAČNÍHO PŘESUNU, KTERÁ ZASAHOJE VŠECHNY PODSYSTĚMY ŘÍZENÍ



soustava spojení řídicích složek teritoria a výkonnými orgány jejich pořádkové služby, která je založena na využívání linkového spojení železnic a na málo výkonných rádiových pojítkách, je pro činnost v podmínkách počátečního období války nedostačující. **Současně s tím vynikla i nutnost vyřešit technický způsob předání těchto informací jednotnými pomůckami utajeného velení a možnosti osvědčit věrohodnost touto cestou předávaných rozkazů a nařízení.**

Vynikla také potřeba seznámit širší uživatele určených automobilních silnic s úkoly a koncepcí orgánů teritoriální pořádkové služby i s funkcí Veřejné bezpečnosti v systému teritoriální pořádkové služby.

Současné cvičení VLTAVA ukázalo, že i objektivními příčinami vyvolané narušování časového plánu přesunu vzbuzuje u některých příslušníků Veřejné bezpečnosti nedůvěru v organizovanou součinnost armády a Veřejné bezpečnosti. Zejména důležité je objasňování složitých podmínek počátečního období války a jeho důsledku na časový a prostorový průběh přesunů a přeprav. Nelze přehlédnout, že v důsledku těchto změn v plánovaném režimu pochodu dochází u dopravních orgánů Veřejné bezpečnosti, plnících své úkoly v rámci teritoriální pořádkové služby, k dočasné dezorientaci, způsobené nedostatkem informací o skutečných změnách.

Při zkoumání podílu teritoriálních složek na řízení přesunů v pásmu polních vojsk vynikla specifická činnost některých krajských vojenských velitelství a jejich oddělení vojenské dopravy. Tato specifika spočívá v tom, že těmito kraji může procházet zadní hranice týlu polních vojsk, rozhraní mezi svazy apod. Tím dojde k rozdělení kraje na dvě z hlediska řízení přesunů a přeprav odlišné části. V prvním případě bude např. jedna část kraje náležet do oblasti, kde je hlavní řídicí složkou MNO, druhá do oblasti, kde hlavní řídicí složkou je VS polního velení. Nevýhodou této skutečnosti je dvojí podřízení dopravních teritoriálních orgánů a nutnost účastnit se právě ve dvou centrech řízení přesunu.

Z á v ě r

Řízení přesunů a přeprav na určitých automobilních silnicích státu v počátcích období války je složitý proces, jehož příprava a úspěšná realizace bude ovlivňovat vývoj první operace. Toto řízení reprezentuje ohromné množství činností, které nelze vykonávat volně a nahodile, nýbrž přísně organizovaně a účelně.

Důležitá role v procesu operativního řízení se dnes příkládá rychlosti výpočtu nových údajů při narušení původního dopravního plánu. Strojové vyhotovení nových údajů odpovídající vzniklé situaci na komunikacích je však jenom jednou z cest zkvalitnění a urychlení velení. Největší problém spočívá v zabezpečení jednotné vůle řídicího centra, u všech na řízení přesunu se podílejících složek. Cesta k vyřešení tohoto problému vede k integraci těchto složek do jednotného centrálně řízeného a pevně organizovaného systému. Vede také ke snížení nežádoucích součinnostních vztahů na minimum.

Jednotně organizovaný systém by dovolil řešit nejen dílčí záležitosti do průběhu přesunů, ale mohl by řešit i všechny souvislosti, které z řízení vyplývají. Zavedení jednotného systému řízení přesunů by také umožnilo dořešení některých otázek pořádkové služby, zejména vzájemné součinnosti jejích jednotlivých druhů.