

Civilní a vojenská silniční doprava

V uplynulém období byla dopravní soustava ČSSR poznamenána extenzivním rozvojem národní ekonomiky. Zatím co rozvoj průmyslu vyvolal značný růst nároků na přepravu, byla doprava nucena sledovat intenzifikaci ve využívání svých kapacit, zejména stabilních zařízení, mnohdy i přes technicky únosnou mez. Tím došlo téměř ve všech oborech dopravy k odčerpání záloh, nezbytných k plynulému provozu a pružnému přizpůsobování dopravy potřebám národního hospodářství.

S kvantitativním růstem výkonů klesala kvalita dopravních služeb. Ve snaze uspokojit přepravní potřeby národního hospodářství byl rozvoj dopravních oborů orientován v rámci daných možností na modernizaci mobilních prostředků, protože tímto způsobem bylo možno rychleji přizpůsobit kapacity narůstající potřebě dopravních výkonů. Jako negativní důsledek tohoto řešení je prohloubení disproporce mezi technickou úrovní stálých zařízení, především dopravních cest a mobilních prostředků. Zmíněná jednostrannost dlouhodobě omezuje využití technických parametrů dopravního parku a v mnohém podvazuje jejich další vývoj.

Současné nedostatky, plynoucí z podcenění významu dopravy jsou pro národní hospodářství zásadního rázu a jejich odstranění bude dlouhodobé a postupné.

V článku poukáží na narůstající problémy v oblasti silniční dopravy, které jsou zásadní i pro vojenskou dopravu. Základní údaje o silniční síti ČSSR jsou uvedeny v příloze 1.

Přes vzrůstající procento bezprašnosti je ve špatném stavu povrch silnic podle tříd:

- I. třída — 2 200 km (24 %),
- II. třída — 4 600 km (26 %),
- III. třída — 17 200 km (37 %).

Jako nejzávažnější nedostatky silniční sítě ČSSR, které limitují rozvoj silniční civilní i vojenské dopravy je třeba uvést:

- 5 723 málo únosných mostů o délce 43 747 m (21 %),
- 5 964 nevyhovujících prostorovou úpravou o délce 49 613 m (22 %),
- 4 098 úrovnových křížení silnic se železnicí,
- 629 podjezdů do výšky 4,2 m.

Tyto hrubé dopravní závady jsou dále zvyšovány nadměrným množstvím ostrých oblouků (8–15 m), stoupáním (10–12 %) a špatnými průtahy měst.

Výslednicí těchto závad je omezování cestovní rychlosti, nosnosti a tím i efektivního využití soudobých vozidel.

V národním hospodářství je zvlášť palčivá otázka silniční údržby. Kromě nízkého počtu (90 % potřebného stavu), kvalifikace a nepříznivého věkového složení je hlavním nedostatkem zastaralá mechanizace, u které nelze v příštích letech očekávat zásadní zlepšení.

Důsledkem dalšího růstu plánované individuální silniční dopravy, jakož i očekávaným zvýšením rychlosti a váhy nákladních vozidel, vzniknou několikanásobně vyšší nároky na silniční síť. Předpokládá se např., že stupeň osobní automobilizace by mohl v závislosti na úvahách

o možnostech výroby a jiných faktorech dosáhnout v roce 1980 hodnoty asi 1:8,4 počtu vozidel na jednoho obyvatele, jak tomu bylo v nejvyspělejších evropských zemích začátkem šedesátých let.

Očekává se, že celkový výkon veškeré silniční dopravy vzroste v roce 1980 proti roku 1963 u dopravy osob více než 3,6krát a u dopravy nákladů téměř 2,4krát. Maximální úsekové zatížení silnic, které se v současné době pohybuje okolo 10 000 jednotkových vozidel za den, vzroste téměř čtyřnásobně. Ještě vyšší zatížení lze s jistotou očekávat na některých městských komunikacích.

Při výčtu těchto perspektivních údajů je nutné připomenout specifiku dopravy vznikající z nasycenosti směrů, nebo úseků silnic. Z odborné literatury je známo,

šit ani administrativně organizačními opatřeními, ani usměrňováním provozu. Tak např. jediné úrovně křížení, nebo podobná dopravní závada při intenzivním provozu může určovat režim jízdy na celém úseku, nebo v přilehlé části města.

Z uvedené charakteristiky silniční sítě a předpokladů růstu automobilní dopravy je zřejmé, že potřeby prudce rostoucí silniční dopravy a stav silniční sítě jsou ve značné a narůstající disproporcii.

Pro silniční civilní dopravu bude platit i nadále skutečnost, že intenzivní provoz bude soustředěn na malou část silniční sítě. Proto ve smyslu vládních usnesení z roku 1963 a 1966 je soustředěna pozornost na nejzatíženější část, tzv. „vybranou silniční síť“, která se dělí na dálniční, hlavní a základní (podle tabulky).

Druh sil. sítě	ČSR km	SSR km	Celkem km	ČSSR koef. růstu*)
dálnice	960	660	1 620	3,73
hlavní síť	1 940	1 200	3 140	3,64
základní síť	6 040	2 580	8 620	3,26
Celkem vybraná síť	8 940	4 440	13 380	—

*) Navrhovaný výhledový koeficient růstu dopravy do roku 1980 ve srovnání s rokem 1963.

že jakmile rozšíření motorových vozidel překročí určitou hranici, dochází k paradoxnímu jevu, který nelze pozorovat u jiných předmetů dlouhodobé spotřeby. Například podmínky používání a kvality poslechu rozhlasových přijímačů zůstaly v podstatě stejné, i když se přijímače rozšířily do každé domácnosti. Naproti tomu, čím masovější je používání automobilů, tím méně se uplatňují jeho kladné stránky a některé jeho výhody se stávají iluzorními. Zato jeho majitelům přibývají nové starosti, nepřijemnosti a výdaje.

Nízká výkonnost a únosnost komunikací, jejich nedobrá stav vyplývající často z malé předvídatelnosti příslušných činitelů při odstraňování dopravních závad, mají především za následek, že se vzrůstající frekvencí automobilového provozu dochází k jeho celkovému zpomalení. Kromě ztráty hlavní přednosti motorového vozidla, to je rychlosti, zvyšuje se únava řidičů a stoupá nehodovost. Velká města vyspělých států a úseky silnic s úzkými místy v dopravě se ocitají v katastrofální situaci, kterou se nedaří výrazněji zlep-

V rámci přestavby vybrané sítě se mají podle výhledového plánu do roku 1980 řešit tyto naléhavé dopravní závady:

- odstranění úrovněových křížení železnice se silnicí (700 akcí),
- přestavba a zvýšení únosnosti mostů (2 000 akcí),
- přestavba podjezdů (695 akcí).

Celkový záměr řešení zmíněné disproporce silniční sítě a narůstajícího provozu je pro civilní dopravu správný, avšak potřeby vojenské dopravy, zejména v POV budou tím uspokojeny jen částečně. Vojenská doprava samozřejmě plánuje s využitím jak dálnice, tak i ostatní vybrané sítě. Vzhledem k masovosti vojenských přesunů a přeprav, uskutečňovaných pod úderem ZHN, musíme sledovat jejich maximální rozpětí na více směrů. Využitím všech vhodných tahů a objížďek velkých sídlišť jsou vytvářeny reálné předpoklady pro vyšší pohyblivost a ochranu přesunovaných vojsk. Výstavba jednoho dálničního tahu nebo přestavba vybrané sítě není pro vojenskou dopravu zásadním řešením, neboť tyto mohou být vyřazeny dříve na delší dobu, než ostatní

sít. Navíc vojenské pochodové proudy nemusí být směrově shodné se zátěžovými proudy národního hospodářství.

Proto orgány vojenské dopravy musí brát v úvahu celou silniční síť, a to jak při plánování přeprav, tak při směřování investic určených na operační přípravu komunikací.

Orgány vojenské dopravy musí ovlivnit a účelně využít investice v zájmu civilního provozu a kromě toho vlastními investicemi odstraňovat největší dopravní závady tam, kde civilní sektor zatím nemá zájem nebo se mu nedostává stavebních kapacit. Jde zejména o zesílení dalších málo únosných mostů, budování alespoň improvizovaných objezdů sídlišť a rozvázání úrovnových křížení silnic se železnicemi. Úvahy o zabezpečení těchto akcí až v období branné pohotovosti státu jsou nereálné vzhledem ke krátkým lhůtám, ve kterých musí být vojenské přepravy v masovém měřítku uskutečněny. Rovněž tak je nepřijatelné skladovat normovaný materiál k tomuto účelu, neboť se tím bez užítu blokuje značné hodnoty, vyžadující navíc běžnou údržbu. Přesto skladované konstrukce morálně i fyzicky stárnou.

Pro oprávněnost dalších úvah uvedu příklad, vycházející ze současného stavu a perspektivních záměrů při budování mimoúrovňových křížení. Z celkového počtu asi 4 000 úrovnových křížení, která podvazují naši silniční síť, je ročně budováno asi 30 nadjezdů. Podal-li se v příštích letech dosáhnout dvojnásobek, můžeme hovořit o úspěchu stavebnictví. Přesto odstranění 4 000 úrovnových křížení jako hrubých dopravních závad bude trvat 60—70 let.

Intenzifikace civilního provozu v míru a masovost vojenských přeprav, zejména v POV, vyžadují odstranit takové závady již nyní. Z toho vyplývá potřeba najít další stavební kapacity a materiál, umožňující — byť v podobě dlouhodobých provizorií — řešit tento palčivý problém pro civilní i vojenskou dopravu v podstatně kratší době.

Možné a přijatelné řešení tohoto problému spatřuji ve spojení zájmů civilní a vojenské dopravy, ve spojení potřeb výcviku silničního vojska v souladu s jeho předurčením se zájmy národního hospodářství.

K tomu doopravduji realizovat tuto koncepci:

1. V oblasti problematiky mostů a úrovnových křížení silnice se železnicí.

a) Bylo by účelné, aby mostní útvary silničního vojska v rámci výcviku postup-

ně zabudovaly mostní materiál MD a KNV jako dlouhodobé provizorium za málo únosné mosty a tam, kde je to urbanisticky únosné, tj. mezi osadami, postavily z normovaného materiálu rovněž jako dlouhodobé provizorium dvouproudové nadjezdy nad železnici. V souladu s projektem by doba stavby byla 2—3 dny. Místa rozvázání těchto křížení bude vhodné volit v rámci úkolů operační přípravy komunikací tak, aby v případě potřeby jeden demontovaný proud mohl sloužit jako náhradní přemostění nejbližší řeky. Demontážní jednotka by měla být organizována a vybavena tak, aby demontovala a dopravila materiál na dané místo v době, kdy další určená mostní jednotka dokončí stavbu podpěr náhradního přemostění. K tomu účelu by bylo výhodné zpracovat síťový graf, jako důkaz, že zabudováním mostního materiálu se sníží jeho pohotovost.

b) Postupně již v míru přejít od „velkých úložišť“ ministerstev dopravy ke koncepci „malých úložišť“, ve kterých by byla skladována pouze nezbytná záloha normovaného materiálu, podpěry a příslušná technika ke stavbě náhradních přemostění.

Souběžně s tím by byl dokončen vývoj a zahájena výroba soudobé mostní konstrukce.

Tím bychom

— zvýšili bezpečnost a urychlili provoz v míru i za války v krátké době,

— účelně využili zastaralý mostní materiál,

— snížili režii úložiště spojenou s ošetřováním materiálu,

— získali prostředky na vývoj nového materiálu a tím zabezpečili jeho modernizaci,

— postupně nasýtí teritorium soudobým normovaným mostním materiálem a tak částečně kompenzovali zvýšenou pravděpodobnost ničení mostních objektů,

— rozptýlili mostní materiál a získali tak jistotu, že větší část materiálu zůstane zachována,

— odstranili prozrazující moment v době zvýšeného napětí, který vzniká výstavbou mimoúrovňových křížení,

— vytvořili podmínky pro výcvik mostních útvarů silničního vojska a zvláštních jednotek ministerstev dopravy.

c) Pro opakovatelnost výcviku navrhuji ponechat několik soupřavených mostních materiálů (BB, TMS, MS a nově vyvíjeného TMM) nezabudovaných. Tyto by byly použity krátkodobě zejména ke stavbě řepných estakád při mechanizaci pomocných skládek řepy, dále k udržení pro-

Hustota a délka silniční sítě ČSSR

Kraje	km ²	Hustota km/100 km ²	Délka v km
Středočeský	11 486	83	9 647
Jihočeský	11 347	62	7 114
Západočeský	10 866	67	7 301
Severočeský	7 814	81	6 283
Východočeský	11 252	83	9 318
Jihomoravský	15 029	64	9 701
Severomoravský	11 066	61	6 858
ČSR	78 860	71	56 222
SSR	49 009	34	16 606
ČSSR	127 869	57	72 828

Základní ukazatele silniční sítě ČSSR I.—III. třídy

Třída	Délka silnice v km	Šířka koruny v m	Bezprašnost v %	Únosnost mostů v Mp	Počet mostů	Délka mostů v m	Výkonnost při součtu obou směrů (v tisících)
I.	9 182	9—11	99	40—80	4 799	46 266	6—10
II.	17 679	5,5—8	92	30—40	7 222	59 910	5—6 (30 % z délky) 3—4 (70 % pro těžký provoz jednosměrně)
III.	46 280	5—6	67	15—40	14 826	119 164	3—4 (pro těžký provoz jednosměrně)

vozu při rekonstrukci komunikací ve městech a průmyslových závodech atd. Stavby tohoto druhu byly by uskutečňovány rovněž za poskytnutou úhradu, čímž bychom získali další prostředky k nákupu soudobého materiálu a stavební techniky. Po skončení potřeby by byla stavba demontována a materiál použit obdobně na jiném místě.

Jednoduchou kalkulací můžeme dokázat, že kromě uvedených výhod v případě rozvázání jednoho úrovněvého křížení silnice se železnicí vzniknou přímé a ne-

přímé úspory 1—2 milióny Kčs ročně, podle povahy přejezdu. V důsledku toho návratnost investic spojených s vývojem a nákupem mostního materiálu je zabezpečena v průběhu 4—6 let. Bez ohledu na ostatní kladné aspekty koncepce, je investice ekonomicky výhodná.

2. V oblasti problematiky údržby silnic a stavby objezdů měst.

a) Silniční stavební útvary doporučuji zaměřit v rámci výcviku v souladu a předurčením ke stavbě vozovek ve vojen-

ských výcvikových prostorech a dále na zpevňování polních cest pro zemědělské a lesní hospodářství.

Na těchto stavbách vyzkoušet nejrůznější způsoby stavby podle potřeb polního výcviku.

b) Úseky polních a lesních cest, které mají být zpevněny, by mohly být určovány podle pokynů HT/SVD a KSVD tak, aby tím kromě jiného byl dosažen provizorní objezd místa, kterého jinak nelze dosáhnout v rámci operační přípravy komunikací.

Vlastní stavba by pak byla realizována na základě hospodářské smlouvy mezi provádějícím útvarem a příslušnou hospodářskou jednotkou.

c) K získání dřeva jako úzkoprofilového materiálu k stavbě malých mostů, jakož i k zabezpečení výcviku obsluh polních a lesních závodů bude vhodné uzavřít v rámci platných finančních předpisů hospodářské smlouvy k likvidaci lesních polomů.

3. Silniční (pořádkové) útvary

v rámci výcviku zaměřit na zimní a letní údržbu smluvně dohodnutých úseků nejbližších zájmových silnic.

Dispečerský aparát těchto útvarů včetně jeho organických spojovacích prostředků by byl využit v rámci výcviku ke statistickému šetření intenzity provozu dohodnuté silniční sítě s příslušnou KSVD a odborem dopravy KNV.

V součinnosti s příslušnými orgány

KSVD, VB a KNV by pečovaly o řádné označení obhospodařovaných úseků silnic.

4. K zabezpečení vysoké produktivity práce útvarů silničního vojska by bylo účelné sestavit podle charakteru nasazení mechanizované strojní linky, zatím na současné bázi a postupně na bázi nejmodernější techniky.

Všechny tyto úkony by útvary plnily za dohodnutou peněžitou úhradu, která by byla podle zvláštních směrnic HT/SVD rozdělena na fond renovace silniční techniky a fond příslušného útvaru na kázeňské odměny.

Závěr

Charakteristika současného technického stavu, perspektivní záměry výstavby silniční sítě ČSSR, jakož i pravděpodobný vývoj provozních podmínek dokazují, že z hlediska civilních i vojenských zájmů jde o závažnou oblast problémů.

Navržená koncepce je v podmínkách nové makrostruktury silničního vojska uskutečnitelná, i když ne bez překážek. Jejím cílem je na jedné straně účelně a oboustranně únosné spojení zájmů civilní a vojenské dopravy a na druhé straně poskytnutí vhodné příležitosti silničnímu vojsku v souladu s předurčením. Je současně pokusem dát nový podnět k účelné realizaci nejen silniční, ale též jiné vojenské techniky.

Poněvadž tato koncepce není zatím prověřena praxí, pokládám za dostačující, vyvolá-li tento článek věcnou diskusi k těmto problémům.