

MÍSTO A ÚLOHA VOJENSKÉ SILNIČNÍ DOPRAVY

Dopravní systém je rozvíjen a vytvářen tak, aby v optimální míře zabezpečil rozhodnutí velitele, vydané ke splnění úkolů vojenské dopravy, a tím i dosažení cílů bojové činnosti vojsk ve stanoveném čase, pořadí a rozsahu.

Další jeho vývoj (vedle ostatních požadavků) je závislý na předpokládaném způsobu činnosti nepřítele a jeho možných záměrech. Velení NATO již delší dobu přehodnocuje účelnost a vhodnost realizace koaliční vojenské strategie „pružné reakce“ a na svých jednáních (v roce 1982 a 1983) schválilo novou operačně strategickou koncepci, kterou vypracoval vrchní velitel spojeneckých ozbrojených sil v Evropě generál Rogers a velení ozbrojených sil NSR. Její realizace předpokládá podstatné posílení konvenčních sil NATO a zvýšení jejich útočných možností. Za rozhodující podmínku úspěšného splnění stanovených cílů považuje velení NATO oddělení vojsk prvního strategického od druhého strategického sledu a zničení hlubokých záloh protivníka dříve, než budou organizovaně přisunuty a zasazeny do sražení.

Tato opatření, zaměřená na působení proti zálohám ozbrojených sil států Varšavské smlouvy, budou mít za následek i současné narušení průběhu mobilizace. **Silniční a železniční dopravy, energetických systémů a spojovacích soustav.**

Koncepcí má zabezpečit splnění stanovených úkolů jak jadernými, tak zejména konvenčními zbraněmi. Jakou úlohu a význam přikládá ničení dopravního systému, vyplývá i ze zařazení dopravních komunikací a objektů do skupiny cílů tzv. III. kategorie (z pěti kategorií).

Při plánování úderů na **železniční dopravu** vychází z předpokladu, že je na území ČSSR velmi zranitelná (zejména z hlediska elektrifikace) a že dojde k určitému přenesení jejich úkolů na **silniční dopravu**.

Přitom působení nepřítele na dopravní síť bude soustavně s cílem jejího nepřetržitého narušování v určených pásmech nebo prostorech.

Z toho vyplývá, že dopravnímu systému (v kvantitě jeho ničení) přisuzuje nepřítel významnou úlohu.

Pro nás to znamená budovat a přizpůsobit celý dopravní systém vojsk tak, aby svou odolností, způsobem plánování a řízení všech druhů dopravy splnil stanovené úkoly k zabezpečení bojové činnosti vojsk.

Ve **vojenské silniční dopravě**, jako důležitém druhu dopravy, je nutné věnovat těmto závěrům v současné době i při jejím dalším rozvoji trvalou pozornost. Teritoriální dopravní systém a dopravní systém polních vojsk zabezpečuje nejen bojovou činnost, ale i chod válečného hospodářství státu a zásobovací systém obyvatelstva.

Proto se v článku zaměřím na **systém** plánování a řízení vojenské silniční dopravy na **teritoriu** a u **vojenských svazů**, které působí na příslušném území státu.

I když je na určitém stupni vytvořeno jednotné řízení obou systémů, je bezpodmínečně nutné do této úrovně oba systémy rozlišovat jako samostatné co do obsahu, působnosti, sil i prostředků, velení a řízení s nedílnou odpovědností. Uplatnění právě této důležité zásady znamená vytvoření reálného východiska pro stanovení konkrétního způsobu plánování a řízení vojenské dopravy tak, aby splnila stanove-

né cíle na všech stupních velení a všude tam, kde jsou její síly a prostředky začleňovány do vojsk.

K **nejdůležitějším podmínkám**, ve kterých vojenská silniční doprava plní určité úkoly, patří její základní vlastnosti i odolnost, systém organizace a působnost řídicích a úloha výkonných orgánů vojenské silniční dopravy.

Základní vlastnosti a odolnost silniční sítě

Vojenská silniční doprava v podstatě bude využívat kompletní silniční síť státu, kterou rozdělujeme na dálnice, silnice I., II. a III. třídy, místní a účelové komunikace. Rozsah těchto komunikací v km — viz **tabulku**.

Tabulka

Druh	ČSSR celkem	Z toho	
		ČSR	SSR
Dálnice	432	284	148
Silnice I. třídy	9 137	6 780	2 357
II. třídy	17 678	13 892	3 786
III. třídy	46 554	35 607	10 947
Celkem dálnice a silnice	73 801	56 563	17 238
Místní komunikace	72 908	55 562	17 346
Celkem pozemní komunikace	146 709	112 125	34 584

Silniční síť na území státu je nesourodá, neboť byla budována ve dvou historicky, hospodářsky i politicky odlišných obdobích a projevuje se nejen v hustotě, ale i v rozdílné konfiguraci území.

Podle hustoty silniční sítě (na 100 km²) můžeme celé území rozdělit na tři odlišné oblasti:

- Slovensko s 29 až 39 km,
- Morava s 64 až 80 km,
- Čechy s 80 až 85 km.

Průměrná hustota je 58 km silniční sítě na 100 km². Na celé silniční síti je asi 24 400 mostů o celkové délce 214 400 metrů.

V současné době je většina investic a prostředků koncentrována na opravy, rekonstrukce a úpravy tzv. vybrané sítě, na které je soustředěno 50 % všech dopravních výkonů národního hospodářství. Je to v podstatě síť silnic I. třídy a některých významných silnic II. třídy; většina z nich umožňuje cestovní rychlost 50 až 60 km.h⁻¹ a výkonnost 6 až 10 tisíc vozidel za 24 hodin (pro oba jízdní pruhy). Silnice III. třídy umožňují rychlost asi 40 km.h⁻¹ a výkonnost 3 tisíce vozidel za 24 hodin (převážně jednosměrné pro vojenské potřeby).

Z hlediska únosnosti stav silniční sítě, podle mého názoru, plně nevyhovuje, především vojenským požadavkům.

Bylo by vhodné v oblasti teritoriálního dopravního systému přijmout taková opa-

tření, abychom dosáhli stanovených parametrů pro splnění všech úkolů a cílů vojenské dopravy. Vojenskotechnické požadavky na oblast silničních komunikací vyplývají z těchto zásad:

- vojenské přesuny jsou uskutečňovány převážně v proudech vozidel a v jakoukoli denní a noční dobu,
- přepravovaná technika je středně těžká a těžká, kolová i pásová a vyžaduje šířku 2,5 až 3,5 m, výjimečně do 4,7 m, délka jednotlivých vozidel nebo souprav činí až 10 m (maximálně do 22 m),
- pro splnění dopravních úkolů, bezpečnosti a kázně přesunujících se vojsk je nutné vytvořit stanovené provozní podmínky.

Mezi konkrétní technické ukazatele silnic pro vojenské účely patří:

- provozní rychlost 40 až 80 km.h⁻¹,
- výkonnost 5 až 8 tisíc vozidel za 24 hodin,
- pevnost vozovky pro stanovenou dobu,
- nejmenší šířka koruny u obousměrných silnic 7,5 až 8,5 m a u jednosměrných silnic 5,0 až 6,0 m,
- poloměr směrového oblouku nejméně 200 m (výjimečně 40 m),
- rozhled nejméně 100 m,
- nosnost mostů 600 až 800 kN (nejméně 400 kN),

— šířka mostovky mezi obrubníky pro dvousměrný provoz 6,5 až 7,5 m a pro jednosměrný provoz 4,8 m,

— nejmenší šířka vozovky u podjezdů pro dvousměrný provoz 6,5 až 7,5 m a jednosměrný provoz 4,0 m,

— nejmenší výška podjezdu 4,8 až 5,2 m.

Z toho vyplývá, že je nutné vybrat a určit takové silniční komunikace, které budou tvořit základ vojenské silniční dopravy. Tyto komunikace pak postupně upravovat a modernizovat, aby dosáhly stanovených parametrů. Mimoto si myslím, že je zapotřebí připravit opatření, která zabezpečí v případě potřeby rychlé odstranění současných dopravních závad a zajistí provoz vojenských proudů a vozidel.

Systém organizace a působnost řídicích orgánů vojenské silniční dopravy

Abyste byl tento systém efektivní, musí vycházet ze zásady, že zabezpečuje svým plánováním a řízením realizaci rozhodnutí velitelů, které vydali ke splnění úkolů dopravního zabezpečení, tj. aby bylo dosaženo určených cílů v bojové činnosti vojsk.

Proto také pod názvem řídicí orgány vojenské silniční dopravy (budeme dále používat výrazu „provoz“) nemůžeme spatřovat pouze příslušníky vojenské dopravy nebo štáby týlu příslušného stupně. Rozhodující (řídicí) část těchto orgánů musí tvořit příslušníci štábů, kteří se bezprostředně podílejí na řízení bojové činnosti, mají pravomoc a znalost situace k uskutečnění operativních změn v rozhodovacím procesu řízení bojové činnosti vojsk a v návaznosti na to i celého dopravního zabezpečení, včetně provozu. Takto chápáná a uskutečňovaná skladba řídicích orgánů zabezpečí nejen rychlou operativnost, ale i správné nové rozdělení a potřebnou prioritu mezi operačními přesuny, dopravní zásobovací systémem a ostatními druhy přesunů po silničních komunikacích. Tím dosáhneme a zabezpečíme součinnost mezi dalšími systémy, s kterými doprava spolupracuje a využívá jejich výsledků, jako např. s teritoriální radiační hláskou sítí, ženíjním vojskem, vojskem PVO apod.

Plánování a řízení provozu obsahuje:

— rozpracování rozhodnutí velitele v odborné plánovací a řídicí dokumentaci,

— řízení provozu podle zpracovaných plánů,

— sledování a hlášení stavu provozu v určených časových lhůtách,

— předávání zpráv a rozkazů velitelům přesunů,

— operativní uskutečňování změn a opatření na silničních komunikacích s cílem splnění plánovaných úkolů provozu.

Důležitou součástí plánování a řízení je také stanovení reálné, časové a obsahové metodiky. Jde zejména o periodiku plánovací činnosti, obsah a termíny hlášení na jednotlivých stupních řízení i o obsahové i časové řešení operativních změn provozu na základě vzniklé situace.

Řešení těchto otázek je velmi náročné na spojení, součinnost a od určitého stupně vyžaduje využití výpočetní techniky (aby přenos údajů odpovídal časovým potřebám pro reálné a včasné rozhodnutí velitele a jeho zpětnou realizaci). Zejména u systému sledování, řízení a vyhodnocování provozu je bezpodmínečně nutné, aby tvořil uzavřenou, autonomní rozhodovací a informační soustavu, která nebude mít zprostředkované vazby v jiných velitelských (odborných) systémech nebo bude záviset na prostředcích spojení a velení.

Úloha výkonných orgánů vojenské silniční dopravy

Výkonné orgány této dopravy věnují hlavní pozornost řízení provozu, technické ochraně pozemních komunikací, jejich obnově a údržbě.

Základní úkoly jsou dále rozvíjeny v otázkách průzkumu, součinnosti, montážních a stavebních prací, ochrany a obrany silniční sítě i jejich objektů, spojení a dalších.

K úspěšnému splnění všech úkolů provozu jsou přijaty jednoznačné zásady, které v daném prostoru a pro daný úkol přesně vymezují působnost a odpovědnost jednotlivých dopravních systémů. Proto systémem vojenské silniční dopravy na teritoriu státu a systém příslušných vojenských svazů, který působí na území státu, má určenou (vyčleněnou) a schválenou síť silničních komunikací, jež je stanoveným způsobem udržována.

Z hlediska řízení provozu však platí zásada výlučné autonomie, v úzké návaznosti na vlastní systémy plánování provozu. Nemůžeme připustit žádné jiné zprostředkované vazby, které jsou z hlediska velitelského a včasného řízení objektivně naprosto nereálné a jsou bez možného vymezení odpovědnosti za stanovený úkol. Praktické řešení tohoto úkolu řízení je ukončeno organizací silniční pořádkové služby (jednotlivých stupňů a druhů), jejich řídicích a výkonných orgánů a organizací dispečerské služby.

Toto členění, včetně rozlišování jednotlivých druhů přesunů a v jakém systému je realizujeme, je pro organizaci pořádkové služby velmi důležité. Je např. značně obtížné (téměř nerealizovatelné), aby pro zabezpečení jednorázových operačních pře-

sunů, které se uskutečňují mimo určenou síť, byla využívána (přesunována) pořádková služba, jež je stálou součástí určených silnic. Její orgány znají podrobně dopravní situaci, organizují součinnost, trvalé spojení k řízení provozu a dispečerskou službu. V tomto případě můžeme použít pouze zálohu a operační přesuny vedené mimo určenou síť zabezpečit pořádkovou službou vyčleněnou z jiných vojsk nebo z těch, které se přesunují.

Technickou ochranu, obnovu a údržbu silnic uskutečňujeme v jednotlivých dopravních systémech ve vzájemné součinnosti a především ve prospěch svazů, které půso-

bí na území státu, a to především silami a prostředky vyčleněnými z národního hospodářství.

Síly a prostředky svazů k úkolům obnovy a technické ochrany využíváme jen ve výjimečných případech, neboť je zajišťují orgány státu. Metoda jejich činnosti je založena na systému vlastního průzkumu, sledování dopravní situace, technické ochrany a obnovy. Má za cíl soustavně udržovat provozuschopnost vyčleněných nebo určených silnic. Tyto úkoly vyžadují těsnou a zejména operativní součinnost, která je zárukou jejich splnění v požadovaném čase a rozsahu.

Silniční doprava, její plánování, řízení a realizace je nedílnou a důležitou částí všech systémů vojenské dopravy. V článku jsem chtěl zdůraznit nutnost její promyšlenosti, plánovitosti a řízení na všech stupních velení. Mimo to jsem považoval za nutné uvést možné způsoby její realizace a vysvětlit podmínky, ve kterých vojenská silniční doprava plní úkoly. Stanovení a respektování zásad, uvedených v tomto článku, umožní další zkvalitnění plnění stanovených úkolů dopravního zabezpečení v oblasti vojenské silniční dopravy.