

SILNIČNÍ ZABEZPEČENÍ VOJENSKÝCH PŘESUNŮ A PŘEPRAV ZA MIMOŘÁDNÝCH OPATŘENÍ A VÁLKY NA SILNIČNÍ SÍTI TERITORIA

Podplukovník inž. František Pelech, podplukovník Ladislav Kysil

Zabezpečení všech dopravních potřeb ozbrojených sil a nepřetržitosti dopravního spojení válčičtí s hlubokým týlem, státního území se Sovětským svazem a ostatními státy Varšavské smlouvy vyžaduje koordinovaně využívat všech dopravních prostředků, provozních a obnovovacích sil a prostředků ozbrojených sil i národního hospodářství.

Žádný druh dopravy není sám o sobě schopen tyto dopravní potřeby zabezpečit.

Úspěšně vyřešit všechny otázky dopravního zabezpečení vojenských operací soudobé války předpokládá vytvořit systém jednotného řízení dopravy na všech stupních a zajistit řídící pravomoc vojenských orgánů při využívání sil a prostředků národního hospodářství ve prospěch ozbrojených sil.

Systém jednotného řízení vojenské dopravy vyžaduje, aby všechny druhy dopravy, obnovu a údržbu komunikací k zabezpečení dopravních potřeb ozbrojených sil plánoval centrálně náčelník hlavního týlu — prostřednictvím orgánů vojenské dopravy, které musí mít v dispoziční pravomoci veškeré dopravní prostředky i prostředky k obnově a údržbě komunikací a řízení provozu na nich.

K zabezpečení těchto požadavků byla v roce 1962 vojenská doprava reorganizována a vytvořeno samostatné silniční vojsko, s jehož výstavbou bylo započato v roce 1964.

Tim jsou vytvářeny podmínky k plánování a řízení komplexního využití prostředků pozemní dopravy pro potřeby ozbrojených sil jak v míru, tak i za mimořádných opatření a války. Úspěšné vyřešení úkolů dopravního zabezpečení soudobých válečných operací bude vyžadovat rozšířit jednotné řízení vojenské dopravy i na prostředky vzdušné dopravy.

Pozemní doprava nebude totiž schopna zajistit včas potřebný manévr vojsky, vojenskou technikou a materiálem do všech prostorů bojové činnosti ozbrojených sil.

Jde především o předem nastavené odřady, výsady a hlavně tankové svazky, které se v průběhu boje odpoutají od hlavních sil a bojují v hloubce nepřátelského území. Zásobovat tyto jednotky prostředky pozemní dopravy by nebylo prakticky možné.

Proto při řešení dopravního zabezpečení soudobých operací má stále větší význam letecká doprava, což vyžaduje, aby i v naší armádě bylo vybudováno moderní dopravní letectvo (viz Článek gen. Voštery ve VM č. 2/1964), a jeho použití bylo zahrnuto do systému jednotného řízení vojenské dopravy.

V článku se zaměříme na činnost orgánů vojenské dopravy na teritoriu za mimořádných opatření a války, především na úseku silničního zabezpečení vojenských přesunů a poukážeme na některé problémy, které bude nutné vyřešit pro zkvalitnění této činnosti. Poslední dvouступňové velitelsko-štábní cvičení „Dra-bant“ prokázalo správnost organizačního systému silničního zabezpečení na území státu. Nedostatky, které se při cvičení projeví, pramenily převážně z neznalosti přesunujících se vojsk organizace silniční pořádkové a etapní služby, zajišťované teritoriálními orgány vojenské dopravy (KSVD) na určených automobilních silnicích (např. nedodržení stanovené osy a časového plánu přesunu, nařizených veliteli přesunované jednotky výpisem z plánu přesunů a přeprav, mělo za následek, že jednotka nesplnila úkol ve stanoveném termínu; nedůslednost v nařazeném způsobu označování vozidel přesunovaných proudů ztěžovala potřebnou informovanost nadřízených štábů a velení jednotkám za přesunu).

Cvičení ukázalo i nedostatky ve vybavení orgánů vnitřní a pořádkové služby spolehlivými prostředky spojení. Jedině díky možnosti využití železniční selektové telefonní sítě ČSD a rádiových pořítek orgánů VB byla zajištěna včasná in-

formovanost ředitelství cvičení o situaci přesunovaných jednotek. Nelze opominout i další závažnost, že je nutné vyřešit součinnost jednotek silničního vojska a orgánů silniční pořádkové služby KSVD v otáz-

kách silničního zabezpečení na teritoriu, pokud je součástí týlového prostoru frontu. Tyto otázky vyřeší jistě na základě podrobného rozboru cvičení MNO-HT/SVD spolu s velitelstvem silničního vojska.

ORGANIZACE A HLAVNÍ ÚKOLY TERITORIÁLNÍCH ORGÁNŮ VOJENSKÉ DOPRAVY

Odpovědnými orgány za řízení veškeré vojenské železniční, silniční a vodní dopravy na státním území (teritoriu) jsou v míru i za války orgány vojenské dopravy, a to MNO-HT/SVD pro celé území našeho státu a Krajské správy vojenské dopravy (KSVD) pro řízení železniční dopravy v obvodu příslušných provozních oddílů ČSD, vodní a silniční dopravy v obvodu příslušného kraje.

Hlavní úkoly KSVD jsou organizace, zabezpečení a řízení vojenských přeprav a přesunů, organizace a řízení obnovy a údržby a zabezpečení rychlé likvidace následků nepřátelských úderů na komunikace.

K řízení a zabezpečení silničního provozu a vojenských přeprav po železnici (popřípadě vojenské vodní dopravy) může mít KSVD tyto výkonné orgány:

- kontrolní pořádkové stanoviště (KPS),
- pohyblivé skupiny pro řízení silniční dopravy (PSRSD),
- silniční pořádkový prapor (silppr),
- vojenské správy železničních stanic (VSŽS),
- vojenské správy přístavů (VSP) tam, kde takové přístavy na splavných úsecích říčních toků jsou (Vltava, Labe, Dunaj).

Krajská správa vojenské dopravy by nemohla splnit všechny úkoly jen s těmito výkonnými orgány. Proto k zabezpečení vojenských přeprav a přesunů vyčleňujeme do operativní podřízenosti KSVD ještě další síly a prostředky Krajských správ ministerstva vnitra — veřejné bezpečnosti pro řízení silničního provozu a posílové jednotky MD pro obnovu a údržbu komunikací. Přímému řízení KSVD se za války podřizují ještě další civilní organizace, zabezpečující provoz, obnovu a údržbu silnic.

Podle situace a rozsahu úkolů může MNO-HT/SVD přidělit KSVD ještě další síly a prostředky, např. automobilní jednotky, vojenské správy prostorů nakládacích, vykládacích, dočasných překládacích, přístavů, jednotky potrubní dopravy PH, pracovní jednotky a mechanizační prostředky pro nakládání, vykládání a překládání.

Hlavním rozhodujícím a koordinujícím orgánem veškeré politické a hospodářské činnosti na území kraje za mimořádných opatření a války je komise obrany Krajského výboru KSČ (KO — KV KSČ). Krajská správa vojenské dopravy musí s ní projednávat všechny otázky zabezpečení vojenských přesunů a přeprav včetně vyžadování výpomoci civilního obyvatelstva a dopravních prostředků z národního hospodářství ve prospěch vojenské dopravy a nepetržitě ji informovat o zabezpečení vojenských přeprav, přesunů a o situaci na komunikacích.

V současné době, kdy tyto otázky jsou projednávány v KO KV KSČ převážně prostřednictvím náčelníka KVS, jako jediného stálého zástupce vojenské správy v tomto řídicím orgánu, není zajištěna v plné míře nepetržitá vzájemná informovanost o stavu a potřebách dopravního zabezpečení ozbrojených sil v kraji. Přihlídneme-li ke skutečnosti, že veškerou hospodářskou činnost v kraji a potřeby ozbrojených sil za mimořádných opatření a války budou značně ovlivňovat možnosti a úkoly dopravy, nelze tyto otázky řešit odděleně. Proto považujeme za účelné, aby Krajská správa vojenské dopravy měla v KO — KV KSČ svého stálého zástupce, který by se nejen zúčastňoval všech jednání komise, ale jako odborník v otázkách dopravy pomáhal by úspěšně řešit veškeré problémy činnosti a potřeb ozbrojených sil za mimořádných opatření a války.

Pro silniční přesuny a přepravy jsou na území teritoria předem vybrány a určeny zájmové silniční směry tak, aby svými provozně technickými vlastnostmi odpovídaly směrům v operačním týlu, na něž navazují.

Počet těchto určených automobilních silnic (dále jen UAS) závisí na charakteru území, jímž procházejí a předpokládaném druhu provozu.

Obdobně jako v operačním týlu budou to silnice pro kolová vozidla, tankové cesty a pokud jde o jejich směr, podélné a příčné.

V podmínkách použití ZHN nestačí v příští válce k zabezpečení vojenských

přesunů a přeprav jen několik vybraných silničních tahů. Musíme počítat s využitím celé silniční sítě, jejíž hustota na našem území, ve střední a západní Evropě jako v pravděpodobných prostorech vojenských operací umožňuje dostatek objezdů zničených úseků silnic nebo přechodů z jednoho silničního směru na druhý a skýtá dobré podmínky k rychlé obnově a odstranění následků nepřátelských úderů na určených silničních směrech.

Provoz na silniční síti za mimořádných opatření a války bude značný a bez organizovaného řízení a pořádkové služby nelze zabezpečit potřebnou rychlost a plynulost vojenských přesunů a přeprav.

Veškeré požadavky na silniční dopravu musí být proto předem uplatněny u příslušných orgánů vojenské dopravy a zpracovány v souhrnný dopravní plán, který dává názorný přehled o obsazení a zatížení jednotlivých komunikací a potřebě opatření k zabezpečení plynulého provozu. Podle zpracovaného dopravního plánu je možno reálně plánovat a řídit provoz a zajistit pořádek na UAS.

V jednom kraji je v průměru 3000 km silnic I. a II. třídy a přibližně dvojnásobná délka silnic III. třídy, z čehož tvoří zájmová silniční síť přibližně $\frac{1}{3}$ celkové délky silnic. KSVD nejsou schopny vlastními silami a prostředky zabezpečit pořádkovou službu v potřebném rozsahu na všech UAS. Proto musí náčelník Krajské správy vojenské dopravy rozvrhnout síly tak, aby mohl kdykoli spolehlivě řídit přesuny a operativně zabezpečovat v dopravním plánu změny, které vyplývají z požadavků operačního velení nebo vzniknou narušením komunikací úderem ZHN. K přímému řízení silničních přesu-

nů jsou v důležitých místech na určených komunikacích umístěny **kontrolní pořádkové stanoviště (KPS)**. Na některých komunikacích budou řídit provoz a zajišťovat pořádek silniční pořádkové prapory a vyčleněné jednotky Krajských správ ministerstva vnitra — VB. Na zvlášť obtížné úseky se silným provozem bude náčelník KSVD vysílat k řízení provozu a zabezpečení pořádku **pohyblivé skupiny pro řízení silničního provozu**. Nepůjde tu tedy o obsazení komunikací silničními pořádkovými orgány v takovém rozsahu, jako je tomu v operačním týlu. Proto bude povinností velitelů přesunujících se proudů včas se informovat u orgánů vojenské dopravy o tom, zda a jak je organizována silniční pořádková služba ve směru jejich přesunu. Pojedou-li po komunikaci, kde silniční pořádkovou službu neorganizují KSVD, budou ji muset organizovat vlastními silami a prostředky.

Vytvoření sítě stálých kontrolních pořádkových stanovišť na důležitých křižovatkách, silničních uzlech a obsazení důležitých úseků, předpokládaných plánem rozvinutí sil a prostředků dopravního zabezpečení na teritoriu za mobilizace a v prvních dnech války, doplněné jednotkami sil ppr a VB nelze chápat jako pevné a neměnné. Naopak, účinnost tohoto systému silničního zabezpečení na teritoriu bude závislá i na operativnosti a organizačních schopnostech orgánů vojenské dopravy, aby včas a účelně rozmísťovaly své orgány i silniční pořádkové orgány veřejné bezpečnosti k zabezpečení plynulého provozu na silniční síti a rychlému odstraňování nežádoucích přetížení některých silničních úseků a následků nepřátelských úderů na důležité objekty, komunikační uzly a křižovatky.

VÝKONNÉ JEDNOTKY A ORGÁNY SILNIČNÍ POŘÁDKOVÉ SLUŽBY KSVD A JEJICH VYUŽITÍ V SYSTÉMU SILNIČNÍHO ZABEZPEČENÍ NA ÚZEMÍ KRAJE

Silniční pořádkový prapor

Je výkonnou jednotkou KSVD k řízení provozu a zabezpečení pořádkové služby na přidělených úsecích automobilních silnic v obvodu příslušného kraje.

Rozvíjí se zpravidla po rotách na úsecích 70–150 km dlouhých (podle situace a hustoty provozu) pro zesílení sítě stálých kontrolních pořádkových stanovišť na provozně zatížených nebo jinak důležitých silničních úsecích. Vytváří dispečerská stanoviště praporu a rot, která přímo řídí pořádkové stanoviště.

Hlavní úkoly rot silničního pořádkového praporu:

- zabezpečovat plynulý provoz a pořádkovou službu na přidělených úsecích UAS,
- sledovat a řídit přesuny vojsk a zásobovací přepravy podle dopravního plánu a vést evidenci o jejich skutečném průběhu,
- kontrolovat dodržování pravidel silničního provozu a stanoveného pořádku,
- ve spolupráci s orgány teritoriální RHS sledovat radiační, chemickou, biologickou situaci na přiděleném úseku

- a informovat o ní přesuny a přepravy,
- předávat velitelům proudů a přeprav nařízení a rozkazy nadřízených o další jízdě a přijímat od nich zprávy a hlášení pro nadřízené velitele,
- podle zpráv KSVD a vlastního průzkumu poskytovat přesunům a přepravám informace o stavu komunikací ve směru další jízdy, možnostech využití etapní služby apod.,
- kontrolovat oprávněnost jízdy jednotlivých vojenských a civilních vozidel po určené silnici, neoprávněně uživatele vylučovat z jízdy po UAS, popřípadě vydávat jednorázová povolení k jízdě na UAS na přiděleném úseku,
- podávat pravidelná hlášení o průběhu přeprav a informovat KSVD o mimořádných událostech a překážkách v provozu,
- provádět průzkum po přidělených úsecích komunikací a navrhovat obnovu zničených objektů nebo úseku,
- vyžadovat u příslušných národních výborů výpomoc civilního obyvatelstva při odstraňování překážek na silnicích.

Kontrolní pořádkové stanoviště

Kontrolní pořádkové stanoviště je výkonným orgánem KSVD pro řízení silničního provozu v určeném obvodu. Plní úkoly na určeném stanovišti a vysílá hlídky do míst, na nichž došlo k narušení provozu nebo tam, kde je to z jiných důvodů nutné.

Úkoly:

- ve spolupráci s orgány MV nebo orgány silničního pořádkového praporu zabezpečovat plynulost silničního provozu a pořádek na určeném úseku UAS,
- sledovat a řídit jízdu vojenských přesunů v souladu s dopravním plánem,
- sledovat radiační situaci, informovat o ní velitele proudů a přeprav a řídicí vozidel jedoucích samostatně,
- informovat velitele proudů o stavu komunikací, o vhodných odpočinkových prostorech a možnostech využití etapní služby,
- podle potřeby kontrolovat jízdní a přepravní doklady vojenských i civilních vozidel jedoucích samostatně,
- zakročovat proti narušovatelům pořádku a pravidel silničního provozu,
- povolovat jízdy nevojenských vozidel ve vlastním obvodu; do obvodu sousedních KPS jen se souhlasem KSVD,
- vést evidenci a zaznamenávat čísla proudů a doby průjezdu určeným stanovištěm a ve stanovených lhůtách podávat dispečeru KSVD hlášení o prů-

běhu přeprav a přesunů a situaci v provozu.

Orgány silniční pořádkové služby, dislokované na teritoriu, budou vedle zajištění plynulosti provozu a pořádku na UAS plnit i další neméně důležitý úkol, tj. zprostředkovat případné spojení mezi přesunujícími se vojsky a jejich nadřízenými veliteli a štáby. Půjde zejména o operativní změny, vzniklé z důvodů rychle se měnící bojové situace. Stálý přehled o pohybu vojsk na teritoriu umožní velitelům jednotek a nadřízenými štábům uskutečňovat operativní změny na základě operační situace, jakož i změny u přesunujících se jednotek, ať již v důsledku nepřátelského napadení, úderů ZHN, nebo z jiných příčin. Čím více přesných a včasných informací ten který velitel bude mít o svých přesunujících se jednotkách, tím lépe a konkrétněji se bude moci rozhodovat. **Síť pořádkových stanovišť bude proto sloužit nejen orgánům vojenské dopravy k řízení přeprav a přesunů, ale i přesunujícím se jednotkám a jejich nadřízeným štábům k zabezpečení nepřetržitého velení za přesunu.**

Vedle orgánů vojenské dopravy a silničních pořádkových praporů budou se na řízení provozu a udržování pořádku na UAS podílet i jednotky Krajských správ ministerstva vnitra — VB. Z důvodů jednotného řízení silniční dopravy budou tyto jednotky po dobu plnění úkolů podřízeny náčelníkovi KSVD, který s nimi bude disponovat tak, jak to bude vyžadovat situace na komunikacích a potřeba přednostního zabezpečení vojenských přesunů a přeprav.

Jednotky ministerstva vnitra pro řízení silničního provozu a zabezpečení pořádku budou vytvářeny ze stálých dopravních hlídek VB (SHD), družstev silničního dozoru VB (DSD) a příslušníků pomocné stráže dopravních inspektorátů (PS — DI).

Způsob řízení provozu bude stejný jako u vojenských jednotek, tj. buď prostřednictvím stálých pořádkových stanovišť nebo při složitých dopravních situacích i převedením silničních proudů obtížnými úseky zvláště po komunikacích, které nebudou vyznačeny a na nichž nebude organizována pořádková služba. Tento způsob najde své uplatnění zejména v podmínkách silného zamoření komunikací radioaktivními, chemickými látkami nebo biologickými prostředky nebo při silném porušení komunikací a objektů na nich.

Rychlost přesunu, plynulost provozu a pořádek na komunikacích však nezávisí jenom na orgánech silniční pořádkové služby, ale i na tom, jak budou uživatelé UAS dodržovat stanovená regulační a pořádková opatření, vyplývající z plánu silničních přesunů a přeprav.

Charakter provozu na UAS bude různorodý. Kromě proudů vojenských budou je používat proudy jednotek MV, civilní orgány, zásobovací transporty vojenské i národohospodářské. Na většině komunikací bude provoz obousměrný. Jednou z charakteristických zvláštností provozu na UAS bude, že intenzita provozu bude stále značná a v době operačních přesunů maximální, zejména na silnicích, kde budou rozvinuty stanice etapní služby.

To vše jen zvyšuje odpovědnost všech uživatelů UAS i ostatních silnic na teritoriu za bezpodmínečné dodržování stanovených pravidel režimu jízdy a pokynů orgánů silniční kontrolní a pořádkové služby.

Oprávněnost jízdy a pořadí přesunů na UAS se stanoví s ohledem na důležitost přeprav a danou situaci. Některé orgány budou oprávněny jezdit po UAS neomezeně. Jejich vozidla musí být patřičně označena.

Řízení silniční dopravy vyžaduje, aby i jednotlivá vozidla proudů byla označena.

Předjíždět proudy jsou oprávněna jen vozidla kontrolních orgánů, nebo zcela výjimečně jiné proudy podle dopravního plánu.

K silničnímu zabezpečení patří i silniční etapní služba jako součást mat. technického a zdravotnického zabezpečení vojsk za přesunu. V operačním týlu rozvinují silniční etapní službu jednotky silničních brigád frontu, na teritoriu ji zabezpečují příslušné resorty národního hospodářství. Zahnuje stanice technické pomoci, stravovací stanice, stanice zdravotnické pomoci a stanice zásobování PHM.

Úkolem etapní služby na teritoriu je poskytovat opravárenskou, proviantní a zdravotnickou pomoc vojenským vozidlům, jedoucím po UAS v malých proudcích nebo samostatně. Kapacita jednotlivých stanic etapní služby odpovídá přibližně kapacitě stanic etapní služby na komunikacích v operačním týlu. O možnostech poskytnutí služeb těchto stanic a jejich rozmístění budou uživatelé UAS informováni jednak orgány vojenské dopravy, jednak dopravními značkami, vhodně umístěnými na UAS.

TECHNICKÉ ZABEZPEČENÍ SILNIČNÍ SÍTE NA TERITORIU

Zatím co obnovu a údržbu silnic v operačním týlu zabezpečit jednotky silničního vojska, na teritoriu plní tyto úkoly vesměs civilní stavební organizace, z nichž se vytvářejí zvláštní jednotky. Vzhledem k velkému obvodu KSVD a hustotě silniční sítě, nebude těchto jednotek nikdy tolik, aby mohly být zabezpečeny všechny úkoly. Také vybavení jednotek mechanizačními a dopravními prostředky nebude dosahovat úrovně jednotek vojenských. Dalším faktorem, podstatně snižujícím celkovou výkonnost, bude i menší fyzická zdatnost příslušníků těchto

jednotek vzhledem k poměrně vysokému fyzickému věku, anebo proto, že to budou většinou lidé, kteří z různých zdravotních příčin nemohli být zařazeni do armády. Náčelník KSVD, do jehož podřízenosti budou tyto jednotky dočasně přidány, musí s těmito faktory počítat, aby mohl reálně kalkulovat pořadí a lhůty obnovy narušených komunikací.

Kromě těchto jednotek budou se podílet na obnově UAS i některé jednotky civilní obrany, u nichž je situace obdobná.

OBRANA A OCHRANA UAS

Velký počet objektů důležitého politického a hospodářského významu na území kraje, na druhé straně malé množství prostředků pro jejich obranu a ochranu, nedovoluje chránit a střežit zájmovou silniční síť souvisle, ale jen ty nejdůležitější objekty na ní. To vyžaduje, aby přesunující se jednotky organizovaly ochra-

nu a obranu vlastními prostředky, přísně dodržovaly maskovací kázeň, zejména za nočních přesunů, a aby se vždy u orgánů silniční pořádkové služby informovaly o situaci na dalším úseku osy přesunu a samy je informovaly o situaci na úsecích, kterými projely.

SPOJENÍ

Rozmístění jednotlivých orgánů a jednotek silniční kontrolní a pořádkové služby na teritoriu a nutnost mít neustálý přehled o situaci na silniční síti, kladou vysoké nároky na spojení, zvláště pokud jde o rychlost, nepřetržitost a dobrou slyšitelnost. Dosud se používá linkové a rádiové spojení. Poněvadž používaná rádiová pojítka v členitém terénu nezaručují vždy dobrou slyšitelnost a i linkové spojení není vždy spolehlivým pojátkem, je nutno vysílat ještě motospojky buď přímo k nadřazenému orgánu (při menší vzdálenosti) nebo do nejbližšího

místa, odkud rádiové nebo telefonní spojení bude spolehlivější. Bude třeba využít všech možností spojení nejen vojenské spojovací sítě, ale i spojovací sítě orgánů VB a železničních selektorových linek. Při operačních přesunech bude výhodné, aby nadřazený štáb přesunovaných jednotek umístil si jednu rádiovou stanici poblíž dispečerského stanoviště KSVD a odtud v součinnosti s ním řídil přesun svých jednotek. Spojení kontrolních a pořádkových stanovišť mezi sebou budou převážně udržovat motospojky.

NĚKTERÉ ZVLÁŠTNOSTI DOPRAVNÍHO ZABEZPEČENÍ V POČÁTEČNÍM OBDOBÍ VÁLKY

Složitost situace počátečního období války na našem území, jako bezprostředního souseda území předpokládaného útočníka, ovlivní práci orgánů, které se podílejí na dopravním zabezpečení.

Některé ze základních faktorů, které ovlivní vojenskou dopravu:

- jednotky, podléající se na dopravním zabezpečení budou teprve mobilizovány,
- vedle vojenských přeprav bude značný rozsah přeprav evakuačních a národohospodářských,
- budou vyváženy vojenské sklady z prostorů mírové dislokace a vytvářeny sklady mobilní,
- v samém začátku bude operační tým rozmístěn na teritoriu.

K těmto činitelům a podmínkám musíme tedy přihlížet, aby naše plány byly reálné a operativní.

Teritoriální orgány vojenské dopravy, dočasně operativně podřízené týlu fronty, musí úzce spolupracovat se všemi jeho orgány, které řídí a zabezpečují vojenskou dopravu na území operačního týlu. Lze předpokládat, že polní orgány nebudou činnost teritoriálních orgánů vojenské dopravy v této situaci nijak omezovat, ale naopak posilovat tam, kde jejich síly a prostředky nebudou stačit zvládnout úkoly dopravního zabezpečení. V každém případě se štáby silničních brigád, praporů a polní orgány vojenské dopravy musí seznámit s plánem rozvinutí sil a prostředků dopravního zabezpečení, s rozmístěním orgánů a jednotek teritoriální, radiální hlášené služby a s možnostmi spojení. Velitelé silničních brigád fronty, určených k zabezpečení

silničního provozu a pořádkové služby v jednotlivých zónách (pokud budou na teritoriu vytvářeny) musí navázat úzkou součinnost s náčelníky těch KSVD, v jejichž obvodu tyto silniční zóny budou. Pořádkové prapory silničních brigád nebudou rozvíjet pořádkovou službu v takovém rozsahu, jako v operačním týlu na cizím území, ale budou svými jednotkami zesilovat silniční pořádkovou službu teritoriálních orgánů vojenské dopravy. Bude-li třeba, aby v zájmu silničního zabezpečení na teritoriu byly použity silniční stavební a mostní prapory silničního vojska fronty včetně jejich mostního válečného materiálu, vyžádá si to úzkou součinnost s teritoriálními orgány vojenské dopravy v tom, zda tyto jednotky použijí materiál po splnění úkolů opět rozeberou, nebo, což je ekonomičtější a rychlejší, jim bude předán materiál teritoriálních stavebních a mostních posilovacích jednotek MD. Druhá varianta, kdy silniční stavební a mostní prapory silničního vojska fronty použijí materiál ze státních mobilizačních záloh a vlastní materiál jim zůstane k použití v dalším boji na území nepřítel, je výhodnější. Součinnost silničních brigád s KSVD bude velmi důležitým činitelem v počátečním období války a na ní bude ve značné míře záviset úspěch splnění společného úkolu — zajistit rychlý přesun jednotek do prostorů bojové činnosti a nepřetržitý přísun a odsun.

Považujeme také za účelné, aby v počátečním období války měl štáb velitelství silničního vojska své styčné orgány u těch KSVD, v jejichž obvodu budou jednotky silničního vojska plnit úkoly silničního zabezpečení fronty.