

Civilní a vojenská silniční doprava

(VM č. 5/65)

Generálmajor Juraj Lalo

V článku „Civilní a vojenská silniční doprava“ uvádí autor řadu návrhů, které by podle jeho názoru měly přispět ke zlepšení stavu silniční dopravy.

Některé z nich byly již uplatňovány na konferenci k dopravě, uspořádané v provincii minulého roku a uveřejněny ve zvláštním čísle Sborníku týlu.

Poněvadž tyto návrhy jsou v mnoha případech v rozporu s ustanoveními základních řádů i celkovým pojetím silničního zabezpečení nejen v naší armádě, ale i v jiných armádách zemí Varšavské smlouvy, vyvolaly již na zmíněné konferenci celou řadu polemik.

Při posuzování problémů, které autor navrhuje, budu vycházet z dílčích rozborů, porovnávat je se současným pojetím, ukázovat na jejich praktické důsledky při využívání poznatků jiných armád tak, aby bylo možno s plnou objektivitou celkově zhodnotit navrhovanou koncepci.

K objektivnímu posouzení jednotlivých návrhů využiji ustanovení nejen základních řádů ČSLA, ale i SA a odborných materiálů, vydaných v letech 1963 a 1964 akademií týlu a dopravy v Leningradě.

Zaměřím se na hlavní problémy, které jsou v navrhované koncepci rozhodující.

Autor např. uvádí: „Bez přihlédnutí k dalšímu, v pásmu mezi PFZ a PAZ je pro uvedení do pohybu 20—40 tisíc vozidel při střední hustotě 10 vozidel na 1 km, zapotřebí od prvních dnů operace 2000 až 4000 km silnic. Přitom pohyb všech vozidel by určoval rovnoběžný grafikon ve dne i v noci.“

Vezmeme-li pro naše podmínky i spodní hranici počtu vozidel, není pravděpodobné při klasickém způsobu zabezpečování silničních komunikací zmíněné požadavky splnit ani do BÚF“.

Dosavadní zkušenosti však nepočítají v tomto období s intenzitou provozu 20 až 40 tisíc vozidel, ale 20 až 30 tisíc, jak uvádí **tabulka 1.**

Dále autor nebere v úvahu charakter a doby rozvíjení a manévru TUZ v POV, tempo rozvíjení operace a vlastní použití sil a prostředků automobilních brigád pro přísun tak, jak to stanoví plán prvního naložení ze stálých skladů a podmínky pro další zásobovací cykly mezi jednotlivými týlovými etapami.

Vezmeme-li v úvahu pouze vzdálenost stálých skladů, tempo postupu vojsk a minimální počet zájmových silnic (za každou armádu po jedné základní a dvou pomocných), vidíme, že první den operace bude k dispozici nejméně 2700 km silnic (6×50 km — manévru PAZ + 6×300 km — vyvezení zásob ze stálých skladů v průměru + koef. 1,3), druhý den pak nejméně 3500 km atd. Počítáme-li, že při plnění BÚF budou PAZ vzdáleny od PFZ zhruba 400 km, a zásobovací cyklus bude uskutečněn již z PFZ, pak bude k dispozici zhruba 3100 km silnic bez započtení silnic přičných.

Posoudíme-li provozní kapacity dvou silnic základních (4—6000 vozidel za 24 hodin, každá v průběhu berlínské operace dosahovala intenzity provozu na silnici Kostřín — Berlín až 24 000 vozidel za 24 hodin) a 4 silnic pomocných (2000 až 3000 vozidel za 24 hod.), vidíme, že jsou schopny propustit kolem 30 000 vozidel.

Vezmeme-li konečně v úvahu průměrné tempo přesunu automobilních proudů 25 až 30 km/h, pak využití silnic základních při uvedené požadované propustnosti bude představovat zhruba 70 %, pomocných pak 30—40 %.

TABULKA 1

Očekávaná intenzita provozu na automobilních silnicích v pásmu frontu v útočné operaci.

Druh provozu	Počet vozidel denně		V pásmu PFZ –PAZ
	V pásmu TFZ — PAZ		
	Při normální činnosti železnice	Při omezené činnosti železnice	
Přísun materiálu	2590–3880	9060–10350	11 650
Vozidla raketového vojska	1000	1000	1000
Přeskupení vojsk (do 2 až 4 msd denně)	3600	5400	7200
Vozidla letecké armády	600	1000	800
Speciální zdravotnická vozidla	300	500	1000
Přeskupení týlových útva- rů a zařízení	1000	2000	4000
Vozidla stavebních útvarů	600	600	1600
Jednotlivá vozidla (vel., spoj.)	500	600	1000
Místní doprava	400	400	200
Celkem	10 600–11 800	20 500–21 750	28 450
Zaokrouhlená potřeba pro- vozní kapacity silnic	11 000–12 000	21 000–22 000	29 000

Poznámka: Intenzitu provozu při přeskupení vojsk počítáme pouze pro ty proudy, které budou využívat zájmovou silniční síť frontu.

Autor dále uvádí: „Dlouhodobé soustředění úsilí silničních provozních orgánů na některé vybrané podélné směry nemůže při současných možnostech ničení rovněž splnit očekávaný výsledek. Proto i z těchto pohledů je účelné střídavě provozovat všechny sjízdné úseky, donutit nepřátelský průzkum k rozptýlení sil na velký prostor a tím uniknout jeho pozornosti.“

Zde zřejmě autor rovněž neval v úvahu běžné zásady silničního zabezpečení, které s požadovanými opatřeními trvale počítají, síly a prostředky, které jsou k dispozici a ani možný rozsah zatarasení a

ničení silniční sítě, která bude mít rozhodující vliv na „střídavé provozování všech sjízdných úseků“.

Současný systém běžně počítá s využitím celé silniční sítě pro manévr TÚZ v prostoru operačního týlu. Jinak by nemělo totiž smysl určovat silničním svazkům pásmo činnosti, útvarům rajón a jednotkám úseky, ve kterých pak postupně podle významu a důležitosti obnovují a udržují silniční síť.

Úmyslně je zdůrazňováno postupně, poněvadž síly a prostředky, které jsou pro obnovu a údržbu k dispozici, budou nej-

Předpokládaný rozsah zatarasování a ničení na automobilních silnicích v POV, vzniklý pouze účinky jaderných zbraní a působením raket a letectva.

Druh ničení a zamoření na automobilních silnicích frontu	Měrná jednotka	V první den bojové činnosti		Ve dnech následujících (prům. denně)	
		na celé sil. síti	na 1 km silnice	na celé sil. síti	na 1 km silnice
Ničení velkých a středních mostů	bm	2 700 3 500	1,0—1,5	500	0,15 0,25
Ničení silničního tělesa (objem nálevky)	m ³	80 000	30	40 000	15
Ničení vozovky (při šířce 6 m)	m ³	14 000	6	700	0,26
Zamoření silnic radioaktivními látkami při pozemním výbuchu	km	150	0,06	150	0,06
		200	0,07	230	0,08
Zamoření silnic chemickými prostředky, které si vyžadají odmoření	km	15	0,007	2,5	0,001
			0,01	4	0,002

dříve obnovovat a udržovat ty směry, které zabezpečí vojskům přísun co největšího množství materiálu v nejbližším čase.

Rozptylovat síly a prostředky ihned za postupujícími vojsky po celém prostoru znamenalo by podstatné oslabení na směrech hlavního úsilí týlového zabezpečení, což by se nepříznivě projevilo i na možnostech přísunu. Využití silniční sítě v plném rozsahu bez potřebné obnovy a úpravy bude v soudobých bojových podmínkách ojedinělý případ, jak to ukazuje **tabulka 2.**

Proto silniční vojsko počítá, že nejdříve budou obnoveny silniční směry základní, dále silniční směry pomocné a konečně postupně zbývající část silnic pro manévry TÚZ. Z toho důvodu dělíme obnovovací práce na několik pořadí.

Rozptýlení provozu pak zabezpečujeme nejen počtem silničních směrů, ale i jejich provozní kapacitou.

Učebnice „Operační týl“ (Leningrad 1964) uvádí na str. 33 při objasňování smyslu a některých důvodů dělení silnic na základní a pomocné:

„Základní automobilní silnice organizují se na nejdůležitějších směrech po-

stupu vojsk, přísunu materiálu a evakuace. Na základních silničních organizuje se silniční pořádková služba, zdvojují se přepraviště přes velké vodní toky, organizuje se technické přikrytí a dispečerské řízení pohybu. Pomocné silnice organizují se souběžně se základními s cílem rozptýlení a zabezpečení nepřetržitosti pohybu.“

Autor dále zdůrazňuje: „Po celkovém zvážení uvedených argumentů vystupuje do popředí nutnost upustit v pásmu frontu od klasického podélného obsazování silnic a přejít na způsob „příčného přehrazování“ s doprovodem pochodových proudů, který mnohem více respektuje podmínky soudobých operací.“

Na rozdíl od návrhu autora uvažuje současný systém silničního zabezpečení v prvním pořadí prací, spojených se zabezpečením sjízdnosti silniční sítě především s rozvíjením silničních tahů na směrech hlavního úsilí vojsk a tudíž i týlového zabezpečení.

Souběžně s úsilím zabezpečit manévry TÚZ na směrech počítá současný systém i se zabezpečením příčného pohybu, a to jak na příčkách stálých, tak i dočasných.

Předisponování jednotlivých proudů po

příčných silnicích není však zabezpečeno šablonovitým rozdělením příčných silnic po celém válčišti.

Současný systém uvažuje proto o zřízení příček především podél významných přirozených překážek, kde bude provoz zabezpečován trvale v průběhu celé operace a dále na úrovni rozmístění jednotlivých týlových etap, kde bude provoz v závislosti na době trvání etap na místě, zabezpečován dočasně. Půjde především o rozmístění takových etap, jako je PFZ, OPFZ, PAZ a PRTZ.

V první frontové operaci je provoz zabezpečován nejméně na 7 příčných komunikacích trvale, a až na 10 příčných komunikacích, procházejících v různých časových údobích, především PAZ, OPFZ, NZ a PRTZ — dočasně.

Z toho vyplývá, že současný systém zabezpečuje příčný pohyb a možnost přechodu z jednoho směru na směr druhý daleko kvalitněji.

Se zřetelem k významu jednotlivých silnic mají silnice příčné charakter silnic pomocných. Na každé z těchto 7—8 příčných čar doporučuje autor rozvinovat 4—5 dispečerských stanovišť. Současný systém se zřetelem k charakteru soudobých operací nepočítá se šablonovitým a statickým rozložením dispečerských stanovišť tak, jak navrhuje autor, ale s jejich rozmístěním v prostorech, kde dochází k tvorbě či změnám v sestavách proudů, a to především v místech významných přirozených překážek, důležitých komunikačních uzlů, rozmístění TÚZ, vykládacích stanic, dočasných překládkových prostorů a prostorech rozmístění automobilních útvarů a svazků.

Toto rozložení dává možnost rychle reagovat na změny a potřeby dopravně zásobovacího systému. Část dispečerských stanovišť v závislosti na situaci může být statická, část jich pak v závislosti na manévru TÚZ bude v souladu s potřebami řízení dopravy své stanoviště často měnit.

Rovněž tak i při regulaci dopravy a výkonu pořádkové služby nepřidržuje se současný systém jedné formy, např. výlučně doprovodu, jak doporučuje autor, ale využívá jak pořádkových stanovišť stálých (v místech významných křižovatek), tak i doprovodu při zabezpečování zvlášť sledovaných proudů, jakými jsou především týlové a technické součásti raketových vojsk.

Využívání těchto dvou forem rovněž vylučuje úzkou specifikaci činnosti pořá-

dkových orgánů, jejichž funkční náplň (jak vyžaduje současný systém) je značně širší než jak ji autor požaduje.

Úkolem pořádkových orgánů — jednotlivých pořádkových stanovišť je totiž mimo regulace a výkonu pořádkové služby i ochrana stanoveného úseku, jeho udržování ve sjízdném stavu, odstraňování drobných závad a zabezpečování a kontrola maskovacích opatření.

Proto silniční pořádkové orgány v současné době nejsou připravovány jako orgány úzce specializované, ale především jako orgány s možností širšího využití.

Všimněme si, co k těmto názorům uvádí citované prameny:

Proti přičnému přehrazování je např. směrnice „Základy vedení operace“, vydaná GS/OS, kde v části 2, str. 4 je stanoveno, že „front a armáda vedou bojovou činnost na několika směrech“. Obdobně „Směrnice pro operační týl“ na str. 162 jasně stanoví, že „plán silničního zabezpečení zahrnuje rozdělení silničních svazků na směry činnosti vojsk“.

Tyto zásady rozvíjí učebnice silničního zabezpečení, kde na str. 30 (originál) se stanoví: „Činnost vojsk v rozptýlených sestavách na několika samostatných směrech vylučuje možnost vytvoření lineární souvislé fronty, jak tomu bylo ve válce minulé. Takový charakter bojové činnosti, existence mezer a úseků, které nejsou obsazeny svazky a útvary, si vynucuje nutnost rozvíjet za útoku silnice ihned za každým uskupením vojsk, přičemž současně s tím ztěžuje volbu a přípravu silnic příčných a zvyšuje úlohu obnovy a ochrany silnic“.

O rozmístění dispečerských stanovišť pak tyto materiály na str. 41 (originál) uvádějí: „Dispečerská stanoviště silničního vojska pracují v těsné součinnosti s dispečerskými orgány na železnicích, technických raketových automobilních útvarů a svazků a rovněž tak i s dispečerskými stanovišti frontových (armádních) základů.“

Na str. 240 (originál) téhož materiálu je dále uvedeno: „Dispečerská stanoviště v pásmu činnosti armády doporučuje se rozvíjet na silnicích základních a pomocných tak, aby bylo možno kontrolovat pohyb při výjezdu vozidel z prostoru rozmístění armádní pohyblivé raketové technické základny na silnice armády, v prostorech přepravišť, překážek, vyčkávacích nebo technických postavení raketových útvarů, míst překládky raket a divizních skladů.“

Rozvinutí dispečerských stanovišť na stanovených regulačních čarách na celou šířku útočného pásma frontu a jejich řízení z jednoho řídícího stanoviště je značně problematické již se zřetelem k tomu, že úkoly a činnost každé z prvosledových armád mohou být různé a tudíž i jejich týlové zabezpečení a automobilní doprava budou různé. Šablonovitě a statické rozmístění dispečerských stanovišť na jednotlivých čarách vylučuje již samo použití jaderných zbraní a charakter bojové činnosti a činí tento systém epizodním.

Neméně problematická je i otázka doprovodu přesunovacích se proudů, jako jediné formy regulace, a to v takové formě, v jaké ji autor navrhuje.

Na str. 33 (originál) též materiálu je uvedeno: „Na západním válčišti, aby bylo možno udržovat a využívat všechny automobilní silnice, které jsou v pásnu činnosti armády (kolem 7000 km) a frontu (více než 100 000 km) bylo by zapotřebí mít velké množství silničních útvarů a svazků.“

Vzniká otázka, nelze-li se v takových případech zříci stále (statické) obsluhy silnic a zabezpečit pohyb proudů cestou jejich doprovodu silničními jednotkami. Je jasné, že v tom případě bude nutno mít k dispozici velký počet takových jednotek, které většinu doby budou v pohybu a nezúčastní se silničních a mostních prací. V důsledku toho takové využití silničních útvarů bylo by neracionální.

Za druhé, při takové organizaci bude ztížen a v řadě případů i znemožněn pohyb jednotlivých vozidel, což nelze počítat za normální.

Velitelská vozidla, vozidla spojovacích jednotek a samostatných útvarů budou na silniční síti vždy a omezovat režim jejich pohybu na silnici by bylo neúčelné.

Proto na bojišti s vysokou hustotou silniční sítě pro pohyb vojsk, přisun materiálu technických prostředků a evakuaci využíváme v prvním pořadí podélné osy, a jejichž údržbu a obsluhu vyčleňujeme potřebné síly a prostředky silničního vojska.

Pohyb po ostatních silnicích, které jsou v pásnu frontu (armády) může být pouze epizodní, jestliže v tom vznikne nutnost.“ Tolik materiály.

Obdobná opatření doporučuje autor i na stupni armády: „Budou-li předurčené prostředky prvosledových armád využity v pásnu armády stejným způsobem a vytvoří pomocí kontrolních dispečerských stano-

višť regulační čáry armád, rozšíří se možnosti operativního řízení vojenské dopravy až k týlům divizí.“ Zde nereálnost tohoto návrhu vystupuje ještě markantněji.

Vzhledem k tomu, že v týlovém prostoru armády budeme dobu vyhrazenou k úkolům silničního zabezpečení řádově počítat v hodinách, uskutečňujeme tyto výlučně na směrech upravovaných silami a prostředky silničních útvarů v těsné součinnosti s ženijním vojskem. Tento způsob si vynucuje konečně i sama bojová činnost tankových divizí, které mohou bojovat i odděleně od hlavních sil.

Posudme realnost obou systémů. Učebnice silničního zabezpečení na str. 221 (originál) uvádí: „Armáda obvykle provádí úderu na nepříteli na dvou — třech směrech. Je jasné, že automobilní silnice nutno rozvíjet na směrech úderů vojsk armády.“

Na str. 227 se dále stanoví: „Při útoku divizí na jednotlivých směrech a existenci mezer a úseků, které nebudou obsazeny svazky a útvary armády, nemusí být příčná silnice na čáře rozvinutí divizních skladů ani rozvíjena.“ A na str. 228 se dále stanoví: „V soudobé útočné operaci ne vždy budou k dispozici příčné silnice, na celou šířku pásma armády; častější budou úseky příčných silnic o délce 40—80 km.“

Jako výslednici svých názorů považuje autor odtržení sil a prostředků pro obnovu a údržbu silniční sítě od sil a prostředků pro regulaci a pořádkovou službu.

Vyplyvá to zejména z návrhů uvedených v článku:

„K obnově komunikací, zejména v operačním týlu, je třeba zachovat zvláštní velitelské a výkonné orgány, úkolované složkami řízení provozu z hlediska výběru směrů a stanovení lhůt obnovy.“

Nebo: „Údržba a technické zabezpečení komunikací mezi dvěma regulačními čarami je nadále záležitostí silničních vojsk, která plní přednostně úkoly, vyplývající z potřeby provozu.“

Těmito opatřeními by došlo k zásadnímu narušení nedílné velitelské pravomoci a k odpovědnosti za plnění úkolů silniční dopravy v celém komplexu. Došlo by k vytvoření dalších mezičlánků, které by zákonitě vyvolaly složité součinnosti vztahy a nežádoucí míře by se projevily i na efektivnosti silniční dopravy.

Možnosti pořádkové služby budou vždy závislé na stavu obnovy a údržby silniční sítě.

Pořádková služba je proto pouze pokračováním činnosti útvarů, které plní úkoly

obnovy silniční sítě a přepravišť na ní. Tak je tomu např. i u ženijního vojska.

Tuto nezbytnost potvrzuje i rozvrstvení jednotlivých odborností, které se na plnění úkolů silničního zabezpečení podílejí, přičemž technické součásti k pořádkovým jsou v poměru zhruba 4 : 1.

Posloupnost úkolů silničního zabezpečení podle významu a nutnosti jejich jednotlivého řešení zdůrazňuje i ustanovení na str. 153 (originál) Učebnice silničního zabezpečení: „Silniční vojsko je určeno pro opravu, obnovu a stavbu silnic a mostů, jejich údržbu ve sjízdném stavu a rovněž tak pro provádění na nich pořádkové služby.“

Dále rozeberu praktické dopady a důsledky, které by navrhovaný systém přinesl.

a) K zabezpečení řízení a regulace automobilní dopravy v týlovém prostoru frontu má náčelník SVD frontu v současném systému silničního zabezpečení pouze tři orgány, které řídí. Navrhovaný způsob však počítá se 7—8 (řídící dispečerská stanoviště na jednotlivých regulačních čarách), což znamená, že je 2—3× těžkopádnější a méně operativnější.

b) Řídící dispečerská stanoviště řídí 3—4 dispečerská stanoviště (na čáře 4—5, jedno je řídící) v pásmu činnosti nejméně 2 armád, zatímco současný systém počítá, že dispečerská stanoviště svazku řídí pouze 3 dispečerská stanoviště, a to zpravidla na směrech činnosti jen jedné armády. Tato skutečnost znamená, že současný systém je podstatně operativnější.

c) Navrhovaný systém počítá, že trvale pokryje 7—8 příčných čar celkovým počtem 28—40 kontrolních dispečerských stanovišť. Současný systém může postavit nejméně 39 dispečerských stanovišť nehlédě již k tomu, že pomocnou funkci může mimo to vykonávat ještě 54 velitelských stanovišť pořádkových čet, které mají potřebné spojovací prostředky.

Současný systém pokrývá prostor pro řízení a regulaci automobilní dopravy zhruba o 60 % více než systém navrhovaný.

d) Navrhovaný způsob počítá s vytvořením 7—8 regulačních čar na celou šířku útočného pásma frontu, což v průměru značí jednu regulační čáru na 100 km hloubky úkolu frontu.

Proud, který se po stanovené zájmové silnici bude přesunovat průměrnou rychlostí 25 km/h, bude možno přinejlepším ovlivnit nebo usměrnit až po 4 hodinách jízdy.

Současný systém s počty dispečerských orgánů to umožňuje však již po 3 hodinách, což znamená, že při řízení automobilní dopravy je o 25 % operativnější a efektivnější než systém navrhovaný, a to ještě pokládáme z hlediska potřeb direktivního přisunu, kde by bylo účelné vytvořit podmínky k usměrnění proudu každé 2 hodiny, za málo vyhovující.

e) Jednostranné zaměření se na doprovod přesunujících se proudů je rovněž neekonomické. Vezmeme-li za základ základní silnici s intenzitou provozu 4000—6000 vozidel za 24 hod. a průměrnou délku jednoho proudu pro přepravu materiálu kolem 60 vozidel, vidíme, že jen doprovod by si vyžádal 80—100 průvodců. Organizace, kterou autor uvádí v jiném materiálu, skutečně jich předpokládá 84. Tito průvodci, poněvadž by byli trvale na cestě (koloběh zhruba kolem 200 km), by nemohli plnit žádnou jinou funkci pořádkových orgánů.

Současný systém, který počítá s kombinací pořádkových stanovišť stálých s doprovodem zvláště sledovaných proudů, uvažuje jich na téže úseku pouze 30, což znamená, že při plnění úkolů regulace a pořádkové služby je nejméně o dvojnásobek efektivnější.

f) Navrhovaný systém požaduje, aby každé dispečerské stanoviště mělo zvláštní průzkumné družstvo a čet etapních stanic. Toto opatření by znamenalo proti současnému stavu vzrůst průzkumných jednotek o 40 družstev, tj. zhruba o 50 % sil, které jsou v současné době k dispozici, a o 31 etapních stanic (současný systém počítá s 9 etapními), což je zhruba 3—4násobné zvýšení proti současnému stavu. Je to v zásadním rozporu s tím, co autor požaduje, že „je třeba hledat alespoň přijatelná řešení, která by splnila zásadní požadavky a pokud možno nevyžadovala enormní zvýšení sil a prostředků.“

g) Dále autor požaduje stáhnout technické síly a prostředky, určené k obnově a údržbě silniční sítě, z jednotlivých směrů činnosti vojsk a manévru TÚZ a vymežit jim činnost mezi dvěma regulačními čarami.

Zde opět není respektována běžně uplatňovaná taktika silničního vojska při rozvíjení pásem činnosti silničními svazky v tom, že těžiště silničních prací, spojených s obnovou a údržbou v průběhu operace, je položeno před ta týlová pásma, v nichž má být provoz zabezpečován. Např. těžiště činnosti technických sil a prostředků armádních silničních praporů je 10—15 km od předního okraje (před divizními skla-

dy) a těžiště silničních stavebních útvarů frontu pak ve vzdálenosti 30–40 km od předního okraje před PAZ.

Jaké by byly důsledky tohoto požadavku?

1. Rozptýlení sil a prostředků do určitých příčných pásem mezi dvěma regulačními čarami, místo jejich soustředění na směry hlavního úsilí týlového zabezpečení.

2. Obtížné soustředování sil a prostředků v prostorech, které pro úspěch silniční dopravy mají rozhodující význam.

3. Složitá součinnost s 4–5 dispečerskými stanovišti.

4. Nezbytné zvýšení počtu technických sil a prostředků.

5. Snížení možnosti manévru, což by se projevilo na snížení výkonnostních možností technických útvarů nejméně o 50 %.

h) Jak navrhovaný systém ovlivní organizátorskou a řídicí práci?

Označíme-li každý nezbytný druh činnosti X-časovými jednotkami, pak u současného systému dostaneme: X-vyslání průzkumu ke zjištění stavu sjízdnosti; X-hlášení o výsledcích průzkumu veliteli, který jej vyslal; X-vydání rozkazu jedním a tímž velitelem, poněvadž současný systém zabezpečuje silniční dopravu v plném komplexu. Takovým způsobem je doba od vyslání průzkumu k vydání rozkazu pro splnění prací vyjádřena 3 X-časových jednotek.

Při analýze navrhovaného systému s jeho těžkopádnými součinnostními vztahy vidíme: X — vyslání průzkumu kontrolním dispečerským stanovištěm; X — vyžádání pomoci u řídicího dispečerského stanoviště; X — vyžádání pomoci u velitele, který by svými silami a prostředky zabezpečoval obnovu a údržbu mezi dvěma regulačními čarami; X - vydání rozkazů výkonnému orgánu; X - vyslání technického průzkumu; X - hlášení veliteli, který průzkum vyslal; X - vydání rozkazů jednotce ke splnění úkolu. Výsledná hodnota se pak rovná 8 X - časových jednotek, což znamená, že navrhovaný systém je schopen reagovat na vzniklou situaci až s trojnásobným zpožděním a tak je i méně operativní. Mimo to **současný systém je založen především na velitelské podřízenosti a odpovědnosti a ne na součinnostních vztazích jako systém navrhovaný.**

Co toto ochromení organizátorské a řídicí práce může způsobit, uvedme na možnostech pouze jednoho přepraviště. Za 1 hodinu při 15km rychlosti vozidel na

mostě na plovoucích podporách lze přepravit zhruba 180–200 t materiálu (za přepravní jednotku vzato vozidlo P V3S + vlek A3).

Bude-li stavba přepraviště zdržena o 5 hodin (hodnota X - uvažujeme 1 hod.), pak dojde ke zdržení přísunu zhruba 900 t materiálu, což je více než jednodenní spotřeba materiálu divize.

Závěr

Navrhovaný systém odporuje pojetí vedení soudobých operací a týlového zabezpečení. Je proti současnému systému 2 až 3násobně méně operativnější, zhruba o stejnou hodnotu méně efektivnější a podstatně ztěžuje organizátorskou a řídicí práci.

Pro úplnost bude nutno dotknout se ještě některých myšlenek, uvedených v článku.

Jde především o ujasnění pojmu „silniční pásmo“ a „silniční zóna“, používaných v odborné literatuře. Oba dva výrazy se skutečně v odborné literatuře vyskytují, ale v rozdílných časových obdobích. Zatímco stará literatura mluví o zónách, nová odborná literatura tento výraz zhruba od roku 1963 nepoužívá, ale mluví výhradně a jednoznačně pouze o pásmu činnosti silničního svazku, což lépe odpovídá charakteru soudobé bojové činnosti.

Přitom však jak starý, tak i nový termín neuvvažovaly o nějaké decentralizaci a rozdělení silničního zabezpečení na část pořádkovou a technickou.

Autor dále doporučuje, že navrhovaný způsob usnadní i řízení automobilních brigád, neboť jejich velitelé i velitelé automobilních praporů mohou prostřednictvím kontrolních dispečerských stanovišť sledovat pohyb svých automobilních proudů a tímto velet daleko účinněji než dosud.

S těmito problémy se zabývají silniční svazky již delší dobu a návrh na vyřešení této otázky byl péčí silničního vojska rozpracován a předložen již na konferenci o dopravě v roce 1964. Mimo to byl tento problém prakticky procvičován na zkušebních taktických cvičeních „TRABANT“ a „TRINEC“, kde zejména při druhém cvičení bylo dosaženo pozoruhodných výsledků, a to nejen při usměrňování automobilních proudů pozemními prostředky, ale i vrtulníky.

Domnívám se, že rozbor základních názorů z článku postačí k tomu, aby přednost dosavadního systému silničního zabezpečení před navrhovaným byly správně pochopeny a v teoretických pracích byla navrhována taková opatření, která by přinesla skutečná zlepšení současného stavu.