

Řízení a zabezpečení vojenské dopravy

Podplukovník Miroslav Hladík

Doprava na teritoriu jako systém technicko-organizačních opatření musí splňovat požadavky jak v oblasti přímého zabezpečení potřeb ozbrojených sil, tak přepravy k zabezpečení nepřetržité činnosti národního hospodářství a ochrany obyvatelstva. Za mimořádných opatření budou nároky na dopravu podstatně vyšší, neboť komunikace a důležité zařízení na nich jsou jedním z hlavních objektů jaderného napadení. Složitost dopravní situace zejména v počátečním období války vyžaduje **komplexního a centralizovaného řízení**, které musí zabezpečovat:

- stálost a nepřetržitost provozu;
- jednotu všech druhů dopravy, protože úkoly budou často na hranici možností veškeré dopravy.

Jak je tato komplexnost a centralizace nezbytná u řídicích orgánů vojenské dopravy (u MNO/SVD, VVO/OVD), tak je otázkou u jejich výkonných orgánů — současných Krajských správ vojenské dopravy. Pro komplexnost a centralizaci nejsou vytvořeny u KSVD organizační podmínky k zabezpečování dopravy v rámci kraje.

Železniční doprava je celostátně organizována jiným systémem než silniční doprava. Státní území je rozděleno na 4 administrativní správní celky (správy drah), které řídí železniční dopravu na území přibližně 2—3 krajů.

Výkonnými orgány správ drah jsou provozní oddíly, přičemž ani obvody správ drah, ani obvody provozních oddílů nejsou totožné s hranicemi krajů. Tak např. na železniční dopravě na území Středoslovenského kraje se podílejí všechny čtyři KSVD a do jeho obvodu zasahuje celkem 5 provozních oddílů, z toho 3 provozní oddíly správy Východní dráhy a 2 provozní oddíly správy Střední dráhy.

V otázkách silničního zabezpečení, které je organizováno přísně krajským systémem, musí pak KSVD spolupracovat

s odbory dopravy KNV, KVS, Krajskou správou SNB, KRHS a v etapní službě dalšími odbory KNV (ONV), nebo složkami národního hospodářství.

Zabezpečování vojenské dopravy, která má přímou návaznost na složky a orgány ostatních ministerstev a lidosprávy, zákonitě nezdravě rozšiřuje součinnostní vztahy na stupni výkonných orgánů, čímž trpí kvalita zabezpečování vojenských požadavků.

Situaci komplikuje též zaujímání náhradních pracovišť. KSVD zaujímají náhradní pracoviště spolu s příslušným orgánem ČSD. Na druhé straně ostatní krajské správy KNV, KVS, KS SNB, KRHS zaujímají jiné prostory. V důsledku nedotčeného spojení KSVD a velkých vzdáleností mezi pracovišti bude rozsáhlá součinnost mezi těmito orgány značně ztížena, ne-li vůbec omezena, čímž utrpí zejména kvalita zabezpečení silniční dopravy.

Zlepšení pravděpodobně nepřinese ani přiblížení KSVD do vhodného prostoru s ostatními prvky Krajského velení, protože tím utrpí železniční doprava.

Tyto okolnosti a zejména odlišný charakter, způsob řízení a zabezpečování jednotlivých druhů dopravy nutně vyžadují specializaci na úrovni výkonných orgánů vojenské dopravy. Specializované vojenské složky železniční dopravy navrhuji přizpůsobit současnou organizaci ČSD. Na Správě dráhy jako hlavním administrativně správním celku železniční dopravy navrhuji zřídit vojenský železniční dopravní orgán „Správu nebo Velitelství vojenské železniční dopravy“ s úkoly:

- zabezpečovat přepravní potřeby ozbrojených sil ve svém obvodu;
- řešit úkoly spojené se zabezpečováním nepřetržitosti železniční dopravy (operační příprava železnic — zabezpečování její obnovy a údržby);
- tarifně komerční zabezpečení vojenských přeprav.

K bezprostřednímu zabezpečování a sledování vojenských železničních přeprav zřídí u provozních oddílů orgána, přímo podřízeného správě nebo velitelství železniční dopravy správy dráhy.

Tyto orgány by za mimořádných opatření vytvářely další prvky železničního zabezpečení — vojenské správy železničních stanic, vojenské správy vykládacích a nakládacích prostorů, popřípadě přecládacích prostorů.

Je vhodné kádrově posílit vytvořené vojenské železniční orgány z důstojníků železniční odbornosti na současných KSVD. Správy nebo velitelství navrhuji přímo podřídit veliteli příslušného vojenského okruhu. Jde o podřízení vojenských železničních orgánů, zabezpečujících požadavky vojenské správy u resortu ministerstva dopravy na příslušném stupni. V žádném případě nepůjde o podřízenost železničářů na území okruhu, kteří budou řízeni ministerstvem dopravy jako při dosavadním systému.

Železniční doprava na teritoriu zaujímá významné postavení v jednotném systému dopravy, vyplývající z omezených možností ostatních druhů dopravy (masovost a nízké přepravní náklady). Železniční doprava bude často objektem napadení nepřátelskými jadernými údery. Přitom hustota železniční sítě neumožňuje rozsáhlejší manévry; proto klademe důraz na zabezpečení její nepřetržitosti. K zabezpečení nepřetržitosti je nutné současně se zahájením obnovy zříditi „dočasný překládkový prostor“ jako jediný možný prvek. Hlavním kritériem pro účelnost zřizování DPPr bude, na jakou vzdálenost se uskuteční přeprava po železnici za předpokládaným DPPr. Požadovaná kapacita DPPr bude v našich podmínkách poměrně značná. Předpokládáme tyto minimální hodnoty do 24 hodin:

- 6—8 tisíc tun materiálu, z toho 2000—2500 m³ PHM (10—12 vlaků);
- 2—6 vlaků bojové techniky různého druhu, nebo operačních převozu;
- 2—3 vlaky raněných od fronty do hlubokého týlu;
- další kořistní a nepotřebný materiál z fronty do týlu.

Tento úkol vyžaduje značné síly a prostředky, kterými nedisponuje v žádném případě kraj. Proto nejnižší orgán, který bude pověřen výstavbou těchto zařízení, bude velitelství teritoriálního okruhu, i když orgány nižších stupňů se na jeho organizační výstavbě budou maximální mírou podílet. Půjde zejména o vy-

tvoření správ vykládacího a nakládacího prostoru, vojenských správ železničních nakládacích a vykládacích stanic, pořádkovou a regulační službu, pomoc organickými dopravními jednotkami i krajskými zálohami dopravních prostředků, mechanizačními prostředky i pracovními silami. Na výstavbě DPPr se budou vzhledem k současným omezením možnostem využívat prostředky více krajů. Přesto tyto prostředky nebudou ve všech oblastech zabezpečovat potřeby DPPr a proto zejména otázky spojené s materiálním, zdravotnickým, technickým zabezpečením, dále spojení, obranu a ochranu v celém komplexu a v neposlední řadě i vlastní dopravní prostředky budou řešeny péčí teritoriálního okruhu nebo MNO.

Proto potřebné prostředky spolu se správou DPPr musíme zařadit do brigády, aby byla v pohotovosti zabezpečit DPPr v krátkých časových lhůtách.

Složky silničního zabezpečení navrhuji začlenit do krajského vojenského velení jako jeho součást — samostatné oddělení dopravy a zabezpečení pohybu — s těmito úkoly:

- řídit a organizovat silniční dopravu v rámci kraje;
- v souladu s úkoly teritoriálního velení jako celku zabezpečovat všechny mobilizační, operační a materiální mezikrajské přesuny;
- v součinnosti se zainteresovanými orgány lidosprávy (odbor dopravy, KNV, KS SNB, stavebními organizacemi ministerstva stavebnictví) řídit údržbu a obnovu silničních komunikací a objektů, včetně výstavby náhradních přemostění;
- na UAS organizovat zřízení a provoz silnic etapní služby pro materiální, technické a zdravotnické zabezpečení přesunujících se vojsk.

K plnění těchto úkolů může dopravní oddělení krajského vojenského velení použít:

- kontrolní a pořádková stanoviště
- silniční pořádkové prapory
- pohyblivé skupiny pro řízení silničního provozu
- prostředky jednotného řízení silniční dopravy a obnovy silnic (dopravní a technické jednotky)
- síly a prostředky ministerstva stavebnictví pro náhradní přemostění
- dočasně přidělené další speciální útvary pro výstavbu přepravišť.

Základním prvkem tohoto systému řízení a sledování silniční dopravy musí být „Kontrolní pořádkové stanoviště“.