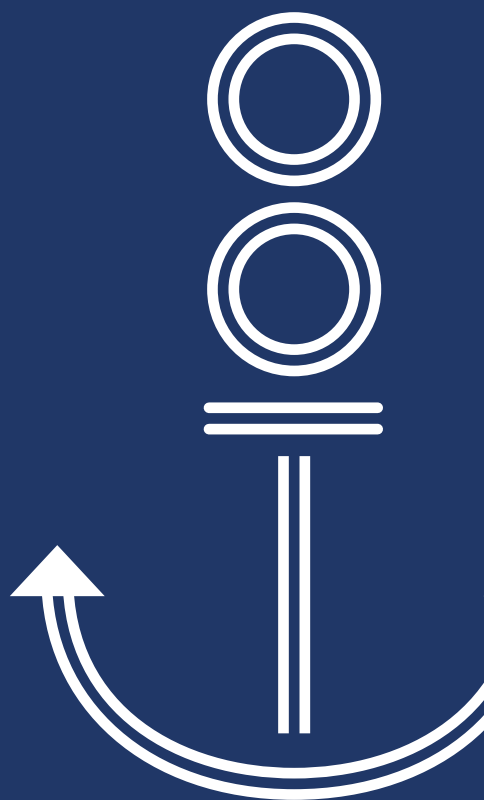

2020

PLAVEBNÍ ROČENKA

● VÝROČÍ STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVY



PLAVEBNÍ ROČENKA 2020



Státní plavební správa 2021

Obsah

Úvodní slovo ke 100. výročí Státní plavební správy	4
1. Výročí, výstavy, semináře a jiné události	14
2. Zákony, vyhlášky, předpisy	15
2.1. Zákon 315/1920 Sb.	15
3. Opatření obecné povahy vydaná Státní plavební správou	17
4. Přehled údajů o vnitrozemské plavbě	19
4.1. Plavební poměry na vodních cestách	19
4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách	21
4.3. Vodní doprava ve statistice	23
5. Plavební provoz	35
5.1. Dozor na plavební provoz	35
5.2. Plavební nehody	43
6. Dozor na plavidla	46
6.1. Plavidla jiná než malá plavidla	46
6.2. Malá plavidla	49
6.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel	51
7. Zkoušky způsobilosti	55
7.1. Zkoušky způsobilosti s výjimkou zkoušek vůdců malých a rekreačních plavidel	55
7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel	57
7.3. Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla	58
8. Plavební popisy vodních cest – aktualizace	60
8.1. Vodní cesta dolní Vltava	60
8.2. Vodní cesta horní Vltava	71
9. Zajímavosti v plavbě	82
9.1. Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2020 <i>Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.</i>	82
9.2. Pandemie Sars-Cov 2 a vnitrozemská plavba <i>Mgr. Klára Němcová</i>	85
9.3. Plavidla Státní plavební správy <i>Ing. Martin Klein</i>	86

Úvodní slovo ke 100. výročí Státní plavební správy

Plavební ročenka, kterou dostáváte do ruky, je zvláštní tím, že je vydána i jako jubilejní **ke stému výročí zřízení samostatného plavebního úřadu**.

Po vzniku samostatného Československa převzalo záležitosti plavby od bývalých úřadů rakouské politické správy oddělení pro vodní dopravu na Ministerstvu veřejných prací. Jak se můžeme dočíst, v plném znění v kapitole 2.1 této ročenky, byl dne 15. dubna 1920 přijat Národním shromážděním republiky československé zákon o zřízení Československého úřadu plavebního, prvního zákonného předchůdce dnešní Státní plavební správy. Na následujících stranách si můžete přečíst stručnou historii úřadu.

Období před rokem 1918

Historie plavby na území Čech a Moravy zaznamenala v minulosti řadu zákonů pokusů pro stanovení plynulosti, svobody a bezpečnosti jejího provozování. Již roku 920 vyhlásil kníže Václav Vltavu za „svobodnou silnici na vodě“ spolu s právními předpisy. První plavební předpisy byly vydány v roce 1130 knížetem Soběslavem I. Velkého rozmachu dosáhla plavba a současně její právní předpisy za vlády českého krále a římského císaře Karla IV. Roku 1340 byl ustanoven první správní orgán v dnešním slova smyslu, a to „Orgán přísězných mlynářů zemských“ jmenovaný Pražským magistrátem. Dalšího rozvoje dosáhlo plavební zákonodárství až v 16. století, kdy byly v roce 1770 vydány nové plavební předpisy pro Vltavu a Labe, byla ustanovena zvláštní navigační komise a zřízena říční policie.

Provoz na labsko-vltavské vodní cestě byl historicky ovlivněn skutečností, že Labe protékalo krom Čech i řadou německých státek. V roce 1820 uznalo kromě Rakouska, jehož byly Čechy součástí, také ostatních sedm polabských států zásady Vídeňského kongresu. Díky tomu byla dne 23. 6. 1821 vyhlášena První Labská plavební akta. Ta zabezpečovala svobodu plavby na Labi pro všechny státy a národy ze Severního moře, ale mezi labskými přístavy navzájem pouze pro polabské státy. Byly vydány jednotné plavební a říčně-policejní předpisy, a byla provedena jednotná úprava lodních a plaveckých patentů. V roce 1854 první revize akt předsala plavcům mezi Mělníkem a Hamburkem jednotné služební knížky. Druhá revize akt v roce 1863 přinesla hlavně jednotné labské clo. Dále řešila vydávání osvědčení k plavbě provozovatelům dopravy, cejchovní a policejní řád, údržbu potahových stezek a roli místních úřadů při nehodách plavidel nebo obtížích posádek. Tento stav trval prakticky až do roku 1918.

Období 1918 až 1939

První světová válka byla ukončena Versailleskou mírovou smlouvou, která mj. vytvořila i základní předpoklady pro vybudování československé plavby. V oblasti českých zemí se jedná zejména o:

- zmezinárodnění vodních toků Labe a Odry a jejich podřízení mezinárodním komisím,
- ustanovení o postoupení části labského a oderského lodního parku včetně plavebního zařízení,
- ustanovení o volném přístavním pásmu pro Československo na Labi v Hamburku a na Odře ve Štětíně,

- přípustnost vlastních vlaků po železničních tratích vedoucích k Terstu,
- přípustnost registrování námořních lodí ve vnitrozemí.

Provoz na vodních cestách byl z hlediska státní správy řízen ministerstvem veřejných prací a ministerstvem průmyslu, obchodu a živností s tím, že to první bylo rozhodující po stránce technicko-nautické a druhé po stránce obchodní a finančně tarifní. Ministerstvo veřejných prací mělo vedoucí postavení zejména v tvorbě lodního parku, v jednání o námořních přístavech Hamburk a Štětín, v zastupování československé plavby v mezinárodních říčních komisích, v reorganizaci nedokonalých poměrů ve vnitrozemské plavbě apod.

Jednotným výkonným orgánem obou ministerstev byl Československý úřad plavební zřízený zákonem č. 315/1920 Sb., s vymezenou působností danou zákonem č. 416/1920 Sb. Veřejná správa v této době sledovala zejména činnost zákonodárnou – nové právní předpisy, činnost výkonnou – práce sledující zlepšení plavebních podmínek, činnost podpůrnou – finanční subvence, činnost kontrolní – státní dohled, činnost revizní – statistika, činnost výchovnou – plavební dorost a personál, činnost propagační a administrativní. V čele Československého úřadu plavebního stál přednosta, když zaměstnance zajišťovalo ministerstvo veřejných prací, ale v některých odděleních ministerstvo průmyslu, obchodu a živností. Sídli v Praze v Cihelné ulici č. 4. Přednostou byl ministerský rada Ing. Zdeněk Schwarz, kterého zkraje třicátých let vystřídal vrchní technický rada Ing. Augustin Rödíg. Toho v polovině třicátých let nahradil na přednostenské pozici vládní rada Ing. Jaroslav Dvořák. Za jeho působení bylo sídlo Československého plavebního úřadu ve Waldštejnském paláci v Praze. V této době byla vydána řada zákonných i prováděcích předpisů z oblasti vnitrozemské plavby a to jak technických, plavebně bezpečnostních, tak i finančních, celních, statistických apod. Tyto závazné právní předpisy byly vydávány jak ve Sbírce zákonů a nařízení, tak jako předpisy plavebního úřadu.

Vláda 20. října 1920 schválila prováděcí nařízení, které zřizovalo prvoinstanční Poříční plavební úřady v Praze a v Bratislavě, po kterou spadala i oblast správy Moravy, jakožto výkonné orgány plavebního úřadu. Poříční plavební úřad v Praze zahájil činnost 1. září 1925. O rok později byla zřízena expozitura v Ústí nad Labem s působností od Roudnice nad Labem ke státní hranici československo-německé. Pracovníci poříčního plavebního úřadu v Praze i jeho expozitury v Ústí nad Labem byli úředníky politické správy.

Na mezinárodním poli bylo v prvé řadě projednáváno vydání Druhých Labských plavebních akt, podepsaných v Drážďanech dne 22. 2. 1922 a doplněných Dodatkovým protokolem podepsaným v Paříži dne 31. 3. 1923 Československem, Německem, Belgií, Francií, Velkou Británií a Itálií. Na Labi od Mělníka po jeho ústí do moře a na Vltavě od Prahy po Mělník byla zřízena Labská komise ze signatářských států, jejímž hlavním cílem bylo zejména dbát na zachování svobody plavby, a dobrých plavebních podmínek. V porovnání s prvními akty z roku 1821, sjednanými jen mezi polabskými státy, byla tato druhá akta podepsána i mimolabskými státy, což bylo poplatné výše uvedené mírové smlouvě. Tato skutečnost posléze vedla k tomu, že Německo v roce 1936 činnost Labské komise jednostranně ukončilo, neboť pro něj bylo neúnosné, aby o plavbě na Labi rozhodovali diplomaté Velké Británie, Francie, Belgie a Itálie.

Období 1939 až 1945

V oblasti plavby na labské i oderské vodní cestě byla již od počátku tohoto období složitá situace, a to počínaje 30. 9. 1938, kdy začalo zabírání tzv. sudetského území

Německem. Vodní doprava v českých zemích orientovaná převážně na zahraniční přepravy zboží měla geografické přímé napojení na Německo. Československý plavební úřad sídlil tou dobou v Praze v Rumunské ulici č. 12. Přednostou byl vládní rada Ing. Kliment Velkoborský. Podřízenými tomuto úřadu byly v českých zemích:

- Poříční plavební úřad pro oblast Labe, se sídlem v Praze v Holešovickém přístavu č. 1057. Přednostou byl vrchní technický rada Ing. František Hanuš,
- expozitura Poříčního plavebního úřadu pro oblast Labe, se sídlem v Ústí nad Labem, U Nádraží 4. Přednostou byl vrchní plavební tajemník Ermín Ryba,
- exponovaný orgán Československého plavebního úřadu pro zemi moravsko-slezskou v Uherském Ostrohu se zvláštním orgánem pro výkon na vranovské přehradě. Vedoucím byl plavební kontrolor Jaroslav Churý.

Na základě vládního nařízení z května 1940 byl změněn název Československého plavebního úřadu na Plavební ředitelství, které spadalo pod protektorátní ministerstva veřejných prací resp. průmyslu, obchodu a živností. V roce 1942 Plavební ředitelství změnilo nadřízený orgán, kterým se stalo ministerstvo dopravy a techniky. Plavebnímu ředitelství byl podřízen Poříční plavební úřad a jemu zase Přístavní správa. V únoru 1944 rozhodlo ministerstvo dopravy a techniky, že Plavební ředitelství převezme činnost Poříčního plavebního úřadu pro oblast Labe, který tak zanikl. Do tohoto období spadá i vydání vyhlášky Plavebního ředitelství č. 22/1941, kterou se pro území Protektorátu vydává Řád plavební policie.

Období 1945 až 1974

Toto období, jak se dále dočtete, se vyznačovalo častými reorganizacemi a změnami názvu plavebního úřadu. Po osvobození se v roce 1945 vrátil plavebnímu úřadu původní název Československý plavební úřad. Vrátila se i původní organizační struktura, ale plavební úřad už neměl pravomoc na území Slovenska, kde plavbu řídil plavební odbor Povereníctva dopravy. V roce 1947 se obnovila činnost Poříčního plavebního úřadu pro oblast Labe a na Moravě znovu působil exponovaný orgán plavebního úřadu v Uherském Ostrohu. Ústavním dekretem prezidenta republiky č. 1/1945 Sb. náležela plavba nadále do resortu dopravy.

Velká snaha státních orgánů po roce 1948 soustředit státní správu a samosprávu v krajských národních výborech se dotkla i plavby. Problémem však bylo významné působení plavby v zahraničí. Z tohoto důvodu nakonec bylo rozhodnuto v roce 1949, že:

- agenda plavebního úřadu a jeho exponovaného orgánu, stejně jako poříčního plavebního úřadu a jeho expozitury bude, převedena na dopravní oddělení hospodářských referátů krajských národních výborů, pokud nejde o agendu nadkrajovou,
- nadkrajová agenda, věci odvolací apod. bude soustředěna v ministerstvu dopravy.

Existenci Československého plavebního úřadu a jeho orgánů definitivně ukončilo vládní nařízení ze dne 28. března 1950 č. 36/1950 Sb. Agendu tedy převzalo ministerstvo dopravy, pokud nedošlo k její delimitaci na vybrané krajské národní výbory. Začlenění plavební agendy do krajských národních výborů nebylo šťastné a tak byla poměrně brzy zřízena Ústřední správa plavby ministerstva dopravy s působností pro české kraje. Výkonnými orgány byly plavební správy resp. kapitanáty v Praze, Ústí nad Labem a v Brně.

Mezitím se změnila i forma právní normy. V prosinci 1954 projednalo a schválilo předsednictvo Národního shromáždění zákonné opatření č. 1/1955 Sb., o stát-

ní správě ve věcech plavby. Touto právní normou byla zřízena plavební správa v Praze a plavební správa v Bratislavě. Vyhláška ministra dopravy č. 3/1955 Sb., z ledna 1955, stanovila působnost a základní organizaci plavebních správ. Plavební správy měly pečovat o rozvoj, zdokonalení a z hospodárnění vnitrozemské plavby a o její bezpečnost. Orgány plavební správy - kapitanáty a pobočka - měly vykonávat přímý dozor a dohled na plavební bezpečnost a provoz včetně provozu přístavů, vyšetřovat plavební nehody, vybírat přístavní poplatky.

Pražské plavební správě podléhaly:

- kapitanát v Praze s odbočkou v Mělníce,
- kapitanát v Ústí nad Labem,
- a pobočka plavební správy v Brně.

V souvislosti s reorganizací ministerstva dopravy v roce 1958, a zrušením hlavních a ústředních správ, zanikla i Ústřední správa plavby a byla nově upravena organizace plavební správy v Praze. Vládním nařízením z července 1960 byla mj.:

- působnost plavební správy v Praze převedena na plavební správu v Bratislavě, která tím nabyla celostátní působnosti,
- název plavební správy v Bratislavě změněn na Státní plavební správu v Bratislavě,
- Státní plavební správa v Bratislavě byla podřízena náměstkovi ministra dopravy pro neželezniční dopravu.

K žádné radikální změně v činnosti úřadu však nedošlo, protože ministerstvo dopravy ještě v lednu 1960 přeneslo řadu agend z plavební správy v Praze na kapitanáty a pobočku v Brně.

Státní plavební správa v Bratislavě byla napříště hlavně řídicím, kontrolním a metodickým orgánem. Její nový statut vstoupil v platnost 1. 7. 1960. V jejím čele stál náčelník jmenovaný ministrem dopravy a podřízený náměstkovi pro neželezniční dopravu. Vlastní aparát se na žádné útvary nečlenil, výkonnou agendou byly pověřeny její orgány a to:

- kapitanát v Praze (pro kraje Středočeský, Jihočeský, Západočeský a Východočeský),
- kapitanát v Ústí nad Labem (pro kraj Severočeský),
- kapitanát v Bratislavě (pro část Dunaje a Váhu, Oravu a ostatní k plavbě využívané vodní cesty Západoslovenského, Jihomoravského a Severomoravského kraje),
- kapitanát v Komárně (pro část Dunaje a Váhu a ostatní vodní cesty ve Středoslovenském a Východoslovenském kraji).

V plavebním provozu byla do roku 1957, pokud jde o bezpečnost plavby, ponechána v platnosti vyhláška o vydání Řádu plavební policie z roku 1941, kdy byla nahrazena vyhláškou ministerstva dopravy č. 5/1957 Sb., o řádu plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodách.

K další právní úpravě došlo v souvislosti se zákonem č. 26/1964 Sb., o vnitrozemské plavbě. Ten zrušil všechny dosavadní předpisy o organizaci státní správy ve věcech plavby a stanovil následující. Státní odborný dozor na vnitrozemskou plavbu vykonává a ostatní úkoly státní správy ve věcech plavby obstarává ministerstvo dopravy a jemu podřízená Státní plavební správa v Bratislavě, která pečuje o bezpečnost, plynulost a rozvoj vnitrozemské plavby na území celého státu. Státní správa ve vnitrozemské plavbě na území českých zemí byla tak podřízena Bratislavě. Zákon také předjímal organizaci plavební správy, která vykonává svou působnost přímo nebo svými pobočkami a jejich pracovišti. Pobočky plavební správy

zřizoval ministr dopravy. Nový organizační řád Státní plavební správy v Bratislavě, podřízené organizace ministerstva dopravy, začal platit 12. listopadu 1964. V čele organizace stál ministrem jmenovaný ředitel, podřízený příslušnému odboru ministerstva dopravy. Ústředí Státní plavební správy se jako řídicí a kontrolní orgán členilo na skupiny nautickou, technickou a hospodářskou. Výkonnými orgány Státní plavební správy pro české země byly nově následující pobočky a pracoviště:

- pobočka Praha (pro kraje Středočeský a Jihočeský, pro kraj Východočeský s výjimkou okresů Jičín a Semily, pro kraj Západočeský s výjimkou okresů Cheb, Sokolov a Karlovy Vary. Dále tato pobočka obhospodařovala severočeské Labe až po Ústí nad Labem-Střekov a rybník Velké Dářko v okrese Žďár nad Sázavou),
- pobočka Ústí nad Labem – Děčín (kraj Severočeský s výjimkou výše uvedeného úseku Labe, okresy Cheb, Sokolov, Karlovy Vary, Semily a Jičín),
- pracoviště Uherské Hradiště (kraj Jihomoravský s výjimkou rybníku Velké Dářko a kraj Severomoravský).

Ředitel Státní plavební správy mohl další pracoviště zřídit nebo zrušit, stejně jako upravit územní působnost poboček. Jeho podřízenost náčelníku vodní dopravy ministerstva dopravy však zůstala neměnná (v resortu dopravy se v té době hojně namísto pojmu ředitel odboru používalo označení náčelník).

V souvislosti s federalizací státu v roce 1968 byly některé agendy státní správy vyčleněny do působnosti národních republik. Nejinak tomu bylo i v oblasti plavby. Zákonem č. 2/1969 Sb. bylo zřízeno národní Ministerstvo dopravy České socialistické republiky, mimo jiné jako ústřední orgán pro vnitrozemskou vodní dopravu. Z podřízených republikových organizací zákon výslovně zmiňuje však pouze Českou leteckou inspekci. U plavby nastal problém – zákon o vnitrozemské plavbě č. 26/1964 Sb. znal pouze Státní plavební správu v Bratislavě s tím, že, pobočky plavební správy zřizuje ministr dopravy. Tak ministr dopravy České socialistické republiky zřídil svým rozhodnutím v dubnu 1969 Vedoucí pobočku Státní plavební správy v Praze, jako samostatnou státní rozpočtovou organizaci podřízenou ministerstvu. Tato vedoucí pobočka řídila pobočky Státní plavební správy v Praze-Holešovicích, Děčíně a Přerově (měla tedy působnost pro území České socialistické republiky). V čele Vedoucí pobočky stál ředitel, kterým byl jmenován Ing. Josef Brandejs. Předpokládalo se, že umělý název „vedoucí pobočka“ zmizí a začalo se hovořit o Českém plavebním úřadu. Legislativní pravidla stanovovala, že orgány jeho typu budou oficiálně zřízeny zákonem České národní rady o odborných orgánech státní správy. K vydání tohoto zákona však nedošlo. V dalším časovém období však vnitrozemská byla plavba z národní úrovně vyčleněna a podřízena federálnímu ministerstvu dopravy, když podstatnou roli sehrál, stejně jako v roce 1954 při vzniku plavebních správ, mezinárodní charakter plavebního provozu.

Snaha o zvýšení plavební bezpečnosti v celoevropském měřítku vedla pod patronací Evropské hospodářské komise při Organizaci spojených národů k vypracování Pravidel pro vnitrozemské vodní cesty (CEVNI), na základě kterých byla vydána vyhláška federálního ministerstva dopravy č. 155/1973 Sb., Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách, jenž od 1. ledna 1974 nahradil předpis z roku 1957.

Zajímavostí tohoto období je převzetí správy přístavů v první fázi plavebním podnikem Československá plavba labská, národní podnik, od společnosti Labsko-Vltavská překladiště, s. r. o., resp. Československých státních drah. V druhé fázi, v první polovině šedesátých let, po sloučení labského a oderského plavebního pod-

niku, šlo o převzetí přístavů určených pro veřejnou potřebu od nově ustanovené Československé plavby labsko-oderské, n. p., Státní plavební správou. Ta následně garantovala jejich správu, včetně údržby, rekonstrukce, modernizace a výstavby, prostřednictvím státního rozpočtu. Jeřábová i ostatní překladní technika v těchto přístavech zůstala v majetku plavebního podniku. Tímto správním aktem byla nepřímo zvýhodněna hospodářská činnost plavebního podniku.

Období 1974 až 1995

Od ledna 1975 byl účinná novela zákona o vnitrozemské plavbě, která uváděla, že státní odborný dozor na vnitrozemskou plavbu a ostatní úkoly státní správy ve věcech plavby vykonávají federální ministerstvo dopravy a dále jemu podřízené Státní plavební správa v Praze, Státní plavební správa v Bratislavě a Československý lodní registr. Dále bylo zákonem stanoveno, že plavební správy zejména zajišťují plavební bezpečnost na vodních cestách a v přístavech dozorem na dodržování plavebních a souvisejících předpisů, vydávají příslušné lodní listiny, vedou evidenci plavidel, provádějí odborné šetření plavebních nehod a ve veřejných přístavech zajišťují výstavbu jejich pozemní částí. Současně bylo určeno, že plavební správa vykonává svou působnost přímo nebo svými organizačními složkami, jimiž jsou pobočky a jejich pracoviště. V čele Státní plavební správy v Praze stál Ing. Josef Brandejs jakožto ředitel jmenovaný federálním ministrem dopravy. Chaos v pojmenování však panoval zřejmě nadále, proto bylo ještě v lednu 1975 nařízeno používat pouze tyto názvy:

- Státní plavební správa v Praze, Jankovcova 6,
- Státní plavební správa v Praze, pobočka v Děčíně, Hálkova 816/2,
- Státní plavební správa v Praze, pobočka v Přerově, Bohuslava Němce 640.

Novela rozšířila působnost plavebních správ na všechna malá plavidla včetně sportovních a rekreačních. I když došlo k začlenění Československého lodního registru do resortu dopravy, tak Státní plavební správa měla i nadále vykonávat dozor na provozně-technickou způsobilost plavidel, cejchování a vydávat lodní osvědčení – vzájemné vyjasnění kompetencí si pak vyžádalo mnoho úsilí všech zúčastněných. Hlavními úkoly v investiční činnosti bylo vytvoření podmínek pro dopravu energetické uhlí ze severočeských hnědouhelných dolů do elektrárny Chvaletice resp. dalších polabských elektráren.

K roku zahájení přepravy (1977) se předpokládalo i zvýšení počtů plavidel hlavního dopravce Československé plavby labsko-oderské, n. p. Vybudovat se mělo překladiště těžkých kusů a kontejnerů v Praze-Holešovicích, zahájit se měla výstavba přístavu Pardubice atd. Toto podstatné zvýšení požadavků na Státní plavební správu se odrazilo v nutném nárůstu pracovníků (na 86 v roce 1974). Na ředitelství plavební správy v Praze byl mj. zřízen:

- úsek státního odborného dozoru s oddělením vodních cest, oddělením technického dozoru a oddělením plavební bezpečnosti,
- úsek správy veřejných přístavů s oddělením správy přístavů a oddělením rozvoje a výstavby přístavů, když se poměrně záhy ukázala nutnost vzniku samostatného investičního odboru.

Změna politického a hospodářského řízení v roce 1989 neznamenalala v organizační struktuře Státní plavební správy bezprostřední zásadní změny. V souvislosti s převodem kompetencí na republikové orgány po rozdělení československé republiky, rozhodl ministr dopravy na základě dohody federálního ministerstva dopravy a Ministerstva pro hospodářskou politiku a rozvoj České republiky, o pře-

vodu některých činností na republikový orgán. Státní plavební správa byla dnem 1. května 1991 podřízena tomuto ministerstvu, konkrétně jeho Správě pro dopravu. V červenci 1991 rozhodla vláda České republiky o zařazení rozpočtové organizace Státní plavební správa v Praze do seznamu organizací určených pro první vlnu privatizačního procesu. Privatizační projekty v rámci kupónové privatizace předložila Státní plavební správa v Praze s následujícím návrhem na rozdělení jejich základního privatizovaného jmění. Privatizovaná část Státní plavební správy zahrnující oblast veřejných přístavů byla v privatizačním projektu označena jako společnost České přístavy, a. s. se sídlem v Praze. Tato akciová společnost vznikla v květnu 1992.

Nová situace značně zeštíhlené Státní plavební správy se odrazila v její organizaci a byl jí schválen k 1. červnu 1992 nový statut. Zmizely útvary zabývající se investicemi a správou přístavů. Státní plavební správa byla nadále rozpočtovou organizací řízenou příslušným ministerstvem. Byla nově členěna na ředitelství a výkonné útvary - pobočky, přičemž po dvaceti letech byla znovu zřízena pobočka pražská:

- pobočka Děčín (okresy Česká Lípa, Děčín, Cheb, Chomutov, Jablonec nad Nisou, Jičín, Karlovy Vary, Liberec, Litoměřice, Louny, Mladá Boleslav, Most, Náchod, Semily, Sokolov, Tachov, Teplice, Trutnov a Ústí nad Labem, a řeka Labe od státní hranice po zdymadlo Dolní Beřkovice včetně),
- pobočka Přerov (okresy Moravy a Slezska),
- pobočka Praha (ostatní území České Republiky).

Pokračovaly práce v rámci CEVNI, na základě kterých byl v roce 1991 vypracován nový Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky. Řád obsahoval dvě části, pro oblast České republiky a pro oblast Slovenské republiky. Tento řád byl do našeho právního řádu uveden vyhláškou federálního ministerstva dopravy č. 344/1991 Sb., s účinností od 1. 1. 1992 a platil i v novém státě Česká republika.

V mezinárodní oblasti se po dlouhém úsilí podařilo uzavřít v roce 1988 Dohodu mezi Československou socialistickou republikou a Spolkovou republikou Německo o vnitrozemské vodní dopravě, která byla do našeho právního řádu začleněna o dva roky později, a která umožnila československým lodím využívat kromě vodního toku Labe i ostatní vodní cesty Německa. V dalším období před vstupem České republiky do Evropské unie byla v roce 1991 uzavřena Dohoda mezi Českou a Slovenskou Federativní Republikou a Nizozemským královstvím o vnitrozemské plavbě a obdobná dohoda s Lucemburským velkovévodstvím. Všechny tři uvedené dohody prošly úspěšným řízením a byly platné i pro Českou republiku. Obdobným způsobem byla potvrzena pro Českou republiku i platnost dohod uzavřených ve dvacátých letech dvacátého století mezi Československem a Svobodným a Hansovním městem Hamburk na nájemní pásmo v hamburském přístavu. Pokud jde o obdobné pásmo ve štětínském přístavu, tak toho se Československo zřeklo již v roce 1956 ve prospěch Polska.

Toto období mělo samozřejmě vliv i na personální obsazení ředitele Státní plavební správy. Původní relativní stabilita, kdy po prvním řediteli Státní plavební správy v Praze Ing. Josefu Brandejsovi nastoupil jeho zástupce Ing. Miroslav Němec v roce 1979, dosavadní ředitel pobočky Děčín, a o šest let později z ministerstva dopravy přišedší Ing. Ladislav Splídek, byla narušena abdikací Ing. Splídka v roce 1991. V období privatizace Státní plavební správy byl tedy jejím ředitelem Ing. Petr Šotola, který následně po založení společnosti České přístavy, a. s., se

stal jejím generálním ředitelem a předsedou představenstva. Po Ing. Šotolovi byl pověřen vedením Státní plavební správy Ing. Zdeněk Kankrlík. Výběrové řízení na ředitele Státní plavební správy, vyhlášené Ministerstvem pro hospodářskou politiku a rozvoj České republiky, vyhrál dlouholetý pracovník plavebního úřadu Ing. Luděk Cidlina a od srpna 1992 byl jmenován ředitelem.

Období 1995 až současnost

Událost, která vymezuje začátek tohoto období je přijetí nové právní úpravy ve vnitrozemské plavbě. Počínaje 1. říjnem 1995 nabyl účinnosti zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, platný až do současné doby, byť s řadou novelizujících úprav. Tímto zákonem byla zřízena Státní plavební správa se sídlem v Praze, která podle tohoto zákona vykonává spolu s Ministerstvem dopravy České republiky funkci plavebního úřadu s tím, že působnost ministerstva jako plavebního úřadu je v zákoně jmenovitě stanovena. Statut Státní plavební správy schválený v červnu 1996 uvádí, že činnost úřadu na území České republiky je zajišťována prostřednictvím odborných útvarů v sídle Státní plavební správy v Praze a ve vymezené územní působnosti pobočkami Státní plavební správy. Územní působnost poboček od roku 2003 zcela odpovídá krajskému uspořádání České republiky:

- pobočka Děčín (Karlovarský, Královéhradecký, Liberecký a Ústecký kraj),
- pobočka Praha (Jihočeský, Pardubický, Plzeňský a Středočeský kraj, a hlavní město Praha),
- pobočka Přerov (Jihomoravský, Moravskoslezský, Olomoucký a Zlínský kraj a kraj Vysočina).

Ve smyslu zákona o vnitrozemské plavbě a navazujících prováděcích předpisů vykonává Státní plavební správa státní dozor a plní úkoly státní správy ve věcech vnitrozemské plavby s cílem zabezpečit její rozvoj a bezpečný a plynulý provoz. V oblasti dozoru na vodní cesty a přístavy hájí zájmy plavby při budování, úpravách a udržování vodních cest a přístavů. Vydává závazná stanoviska k umístění, provádění nebo užívání staveb na sledovaných vodních cestách. Vydává nebo odnímá povolení k provozování veřejných a neveřejných přístavů; vydává nebo odnímá povolení k provozování přístavišť, překladišť, vývazišť a kotvišť. Sleduje vodní poměry a prosazuje zlepšování plavebních podmínek. U správců vodních cest a správců přístavů uplatňuje správními prostředky odstranění nedostatků zjištěných v plavební dráze, v plavebním značení, na hydrotechnických stavbách a zařízeních vodních cest a na vodních částech přístavů. Spravuje veškeré aktivity říčního informačního systému (RIS). V oblasti dozoru na plavební provoz prosazuje opatření k zajištění bezpečnosti plavby. Vydává opatření obecné povahy k zastavení, omezení nebo jiné úpravě plavebního provozu na vodní cestě; vydává pokyny k zajištění bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu. Vydává povolení k provozu půjčoven malých plavidel umístěných na vodní cestě, vydává opatření obecné povahy k vymezení části vodní plochy k provozu malých plavidel, kdy se nepoužijí povinnosti vůdce plavidla nebo k provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem. Vydává povolení k zvláštní přepravě, povolení k pořádání akce na sledované vodní cestě a povolení k použití zvláštní signalizace. Vykonává dozor nad dodržováním předpisů týkajících se plavby. Provádí správní řízení podle zákona o vnitrozemské plavbě a zákona o vodách, kdy je rozhodováno o právech, právem chráněných zájmech a povinnostech osob. V řízení na místě zakazuje plavbu v případech stanovených zákonem o vnitrozemské plavbě, rozhoduje o výjimkách ze zákona

o vnitrozemské plavbě a projednává s vodoprávním úřadem výjimky ze zákazu a omezení plavby podle zákona o vodách. Projednává přestupky podle zákona o vnitrozemské plavbě a zákona o vodách a ukládá za ně pokuty v přestupkovém řízení; rozhoduje o uložení pokuty za jiné správní delikty podle zákona o vnitrozemské plavbě a zákona o vodách. Provádí odborná šetření plavebních nehod. Spolupracuje na tvorbě a vyjadřuje se k návrhům předpisů, které mají souvislost s bezpečností plavebního provozu. V oblasti dozoru na plavidla, plovoucí zařízení a plovoucí tělesa schvaluje způsobilost plavidel k provozu na vodní cestě a vydává příslušné lodní listiny včetně lodních listin k přepravě nebezpečných věcí, které odnímá, nejsou-li splněny podmínky způsobilosti k provozu. Vede plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel; schvaluje typ malého plavidla, plovoucího stroje a plovoucího zařízení; provádí cejchování plavidel a vydává cejchovní průkazy. Schvaluje způsobilost určených technických zařízení na plavidlech a vydává oprávnění k činnosti inspektora určených technických zařízení; vydává povolení k provozu zahraničního plavidla z jiných než členských států Evropské unie; vydává osvědčení o příslušnosti plavidla k plavbě na Rýně; stanoví počet a složení lodních posádek. V oblasti plavecké způsobilosti provádí zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů lodních posádek. Vydává průkazy způsobilosti k vedení a obsluze plavidel, rozhoduje o jejich zadržení a odnětí za podmínek stanovených zákonem; pověřuje právnické a fyzické osoby ověřováním praktických dovedností při vedení malého plavidla; vydává osvědčení o zvláštních znalostech k přepravě nebezpečných věcí, osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí a osvědčení o odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby; vydává plavecké služební knížky. Spolupracuje při soustavném zvyšování odborné úrovně lodních posádek.

Kromě toho na mezinárodní úrovni Státní plavební správa:

- je aktivním účastníkem projektu evropské unie RIS COMEX, který je zaměřen na zkvalitnění funkcí služeb RIS, tedy informací o stavu vodní cesty a provozu na ní, mimořádných událostech na vodní cestě, plavidlech a přepravovaném nákladu. Česko a Německo pro vzájemnou propojenost služeb v této oblasti společně koordinují svůj postup v rámci tzv. labsko-vezerského koridoru,
- je členem mezinárodního sdružení evropských říčních policí Aquapol, kde jako nepolicejní složka je prostřednictvím jmenovaného koordinátora v rámci programu „partneři“ zapojena do harmonizace kontrol, včetně rámcové výměny zjištění, a do programu „Transport Dokumenten Wasser“, o listinách používaných na plavidle a odhalování jejich falsifikátů. V rámci Aquapol je zařazena do Skupiny Rýn,
- podle požadavků Ministerstva dopravy České republiky se podílí na:
 - o činnosti pracovních orgánů Dunajské komise od roku 2002, kde Česká republika získala statut pozorovatele v této komisi,
 - o činnosti pracovních orgánů Ústřední komise pro plavbu na Rýně od roku 2003, kde Česká republika získala statut pozorovatele v této komisi,
 - o spolupráci s pracovními orgány Evropské hospodářské komise při Organizaci spojených národů v oblasti plavebních předpisů (CEVNI), vodních cest (ADN), plavebních znaků (SIGNI) a mezinárodní rekreační plavby,
 - o zastupování vládního členství Ministerstva dopravy České republiky v Mezinárodním plavebním sdružení PIANC, které bylo založeno v roce 1885 a zabývá se podáváním návrhů k údržbě a rozvoji přístavů, vodních cest, a vodní dopravy obecně,

- každoročně vede bilaterální jednání s Dopravným úřadem Slovenské republiky, především s pracovníky divize vnitrozemské plavby, především v oblasti získávání a uznávání odborných kvalifikací, a koordinace kontrol na společném úseku vodní cesty Morava a Bažova kanálu,
- každoročně vede bilaterální jednání s Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, především s pracovníky pracoviště Magdeburg, především v oblasti uznávání odborných kvalifikací a lodních listin, přístupu k novým sportovně-rekreačním aktivitám na vodních cestách, a v neposlední řadě vzájemná koordinace přístupu k přeshraničním aktivitám. Tady jde především o spolupráci pobočky Děčín a Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Elbe, pracoviště Drážďany.

Činnost Státní plavební správy byla vážně narušena katastrofální povodní v roce 2002, která byla dosud největší změřenou povodní v Čechách. Byly zaplaveny přízemí budov ředitelství, poboček Praha a Děčín. Zaplaven byl archiv i rejstřík plavidel. Nezměrným úsilím zaměstnanců byly mnohé zásadní listiny vysušeny, ošetřeny a zachráněny. Budovy poboček musely být téměř na rok vystěhovány do náhradních prostor, kde byl však chod úřadu v krátké době obnoven v plném rozsahu. Následná velká povodeň v roce 2013, která byla čtvrtou historicky největší změřenou povodní, již v Praze realizovaným protipovodňovým opatřením a přestěhování pobočky Děčín v rámci města v roce 2009, neznamenal pro majetek svěřený úřadu a hlavně pro jeho úřední akta žádné nebezpečí.

Výkon státní správy doznal v 21. století značného zefektivnění využitím moderních technologií výpočetní techniky. Spisová agenda je vedena téměř celá elektronicky, zkoušky všech způsobilostí vůdců a členů posádek plavidel i ostatních specialistů, samozřejmě s výjimkou praktické a ústní části, se odehrávají na počítačích, adepti mají možnost seznámení se na webových stránkách úřadu se všemi testovými otázkami. Prudký nárůst zájmu o rekreační plavbu po roce 2015 znamenal umožnění v online prostředí přihlašování se adeptů na zkoušky způsobilosti vůdce malého plavidla a také přihlašování malých plavidel k provedení technických prohlídek. Počítače také umožnili zdigitalizování map vodních cest.

V tomto čtvrtstoletí existence úřadu, stáli v jeho čele nejprve Ing. Luděk Cidli-
na, kterého v souvislosti s jeho odchodem mezi rentiéry nahradil na základě výběrového řízení v březnu 2012 Ing. Jaromír Kalousek. Po jeho náhlém úmrtí v srpnu 2014 byl pověřen vedením Státní plavební správy Ing. Václav Novák. Výběrové řízení na ředitele Státní plavební správy, vyhlášené Ministerstvem dopravy a konané v souladu s již účinným zákonem o státní službě, vedlo v lednu 2016 ke jmenování dlouholeté pracovnice plavebního úřadu Mgr. Kláry Němcové.

1. Výročí, výstavy, semináře a jiné události

Stalo se ...

- ❑ 22. 3. 2020 se slavil **Světový den vody** s podtitulem „Voda a klimatická změna“.
- ❑ 1. 5. 2020 proběhlo symbolické zahájení **plavební sezóny na Baťově kanále** bez veřejnosti.
- ❑ 15. 5. 2020 se konal dvanáctý ročník **Svatojánských slavností NAVALIS**.
- ❑ 1. 6. až 30. 9. 2020 proběhla spolupráce Státní plavební správy na bezpečnostním opatření Police ČR „**Bezpečně u vody**“, cílené na bezpečí na vodních tocích a v jejich okolí.
- ❑ 29. 7. 2020 Státní plavební správa spouští novou **mobilní aplikaci „LAVDIS mobile“** obsahující plavební mapy a důležité informace k plavbě.
- ❑ 21. 8. 2020 se konala konference v Českých Budějovicích v rámci festivalu „**Lodě na vltavské vodě**“ o dalším rozvoji Vltavské vodní cesty.
- ❑ 19. 9. - 20. 9. 2020 se uskutečnil 107. ročník veslařského závodu **Pražské primátorky**.
- ❑ 20. 11. 2020 se konala **videokonference @EU2020DE** s názvem „Vnitrozemská vodní doprava – klíč k zelené dohodě. Německé předsednictví pořádalo v Radě EU ministerskou konferenci k posílení a podpoře vodní dopravy.“

2. Zákony, vyhlášky, předpisy

V roce 2020 nedošlo k žádné novelizaci zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ani na něj navazujících vyhlášek nebo jiných předpisů souvisejících s vnitrozemskou plavbou.

Všechny platné související předpisy jsou uveřejněny na webových stránkách úřadu.

2. 1 Zákon 315/1920 Sb.

**315/1920 Sb.
Zákon ze dne 15. dubna 1920
o zřízení Československého úřadu plavebního.**

Národní shromáždění republiky Československé usneslo se na tomto zákoně:

§ 1.

K obstarávání věcí, týkajících se plavby vnitrozemské a námořní, zřizuje se Československý úřad plavební v Praze.

§ 2.

Činnost Československého úřadu plavebního je správní a rozhodovací, a to:

- a) ve věcech technických, technicko-administrativních a jich se týkajících právních,
 - b) ve věcech obchodních a jich se týkajících právně-administrativních.
- Podrobné vymezení působnosti stanoveno bude vládním nařízením.

§ 3.

Československému plavebnímu úřadu podřizují se příslušné úřady plavební pro jednotlivé oblasti vodních cest a expositury zřízené podle potřeby pro jednotlivé trati jejich.

Tyto úřady jsou výkonnými orgány Československého plavebního úřadu a působí zároveň jako plavební úřady I. stolice, pokud Československý úřad plavební nerozhoduje sám v I. stolice podle zvláštních zákonů.

§ 4.

Nejvyšším úřadem řídícím a rozhodovacím ve věcech naznačených v § 2, sub a), jest ministerstvo veřejných prací, ve věcech sub b) ministerstvo obchodu, pokud nerozhodují podřízené instance konečně podle zvláštních zákonů. Pokud při rozhodování a odvoláních má být slyšeno ve věcech sub a) ministerstvo ob-

chodu a ve věcech sub b) ministerstvo veřejných prací, ustanoveno bude vládním nařízením.

Pokud československé přístavní úřady plavební v cizině budou podřízeny Československému plavebnímu úřadu a pokud zastupitelským úřadům zahraničním, bude stanoveno vládním nařízením.

§ 5.

Ministru veřejných prací se ukládá, aby v dohodě s ministrem obchodu provedl jednotnou organizaci těchto úřadů (§§ 3 a 4) I. stolice.

§ 6.

Zákonem tímto nemění se nikterak příslušnost vyhrazená ostatním ministerstvům podle platných ustanovení. Příslušnosti té jest dbáti i při nařízení podle §§ 2 a 4 tohoto zákona.

Zákon nabývá účinnosti dnem prohlášení. Zároveň pozbývá platnosti zákon ze dne 23. července 1919, č. 474 Sb. z. a n.

§ 7.

Provedením zákona pověřuje se ministr veřejných prací v dohodě s ministrem obchodu.

T. G. Masaryk v. r.

Tusar v. r.

Hámpel v. r.

3. Opatření obecné povahy vydaná Státní plavební správou

Pokud si situace na vodní cestě vyžadovala na dobu nezbytně nutnou omezit, zastavit nebo jinak upravit v určitém úseku vodní cesty plavební provoz, anebo vymezit vodní plochu zejména pro plutí plavidel, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou, k provádění jiných akrobatických činností, k rychlostní plavbě nebo k provozování vodního lyžování, byla ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě vydávána opatření obecné povahy. V roce 2020 bylo vydáno celkem 91 opatření obecné povahy, která jsou zveřejněna na webové adrese <http://plavebnurad.cz/ooop>. Jejich platnost skončila převážně v témž roce. Pouze 14 vydaných opatření obecné povahy zůstává v platnosti nad rámec roku 2020, jejich věcný obsah je uveden v tabulce.

Vydaná opatření obecné povahy			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
2/2020	kterým se na vodní cestě (řeka Morava) vymezuje část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem (dále vodní lyžování) a pro plutí malých plavidel – jetsurfů, při kterém se nepoužijí povinnosti vůdce plavidla a člena posádky podle § 29b odst. 1 písm. l) a odst. 3 písm. a), c) d), e), a n), zákona o vnitrozemské plavbě, zejména pro plutí plavidel, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností (dále provozování jetsurfů)	20. 2. 2020	15. 2. 2022
9/2020	o zastavení plavebního provozu na vodní cestě Vltava přes velkou plavební komoru Hořín, k. km 0,87	9. 4. 2020	1. 4. 2021
12/2020	kterým se na vodní nádrži Slapy vymezuje část vodní cesty Vltava pro provozování malých plavidel, při němž dochází ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností – provozování vodních skútrů a jetsurfů	5. 5. 2020	2. 10. 2025
15/2020	kterým se na vodní cestě Labe (u Kostelce nad Labem) vymezuje část vodní cesty pro provozování malých plavidel, při němž dochází ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností – provozování vodních skútrů	12. 5. 2020	31. 10. 2025
24/2020	kterým se na vodní cestě Labe (Brandýs nad Labem-Stará Boleslav) vymezuje část vodní cesty pro provozování malých plavidel s výkonem motoru nejvýše 12 kW, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek	6. 6. 2020	31. 10. 2025

Vydaná opatření obecné povahy			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
37/2020	kterým se na vodní cestě Labe mezi říčními km 800,45 až 801,05 podél levého břehu nad obcemi Křešice (k.ú. Nučnice) a Travčice (k.ú. Nučnický) vymezuje část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem a pro plutí malých plavidel, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností nebo k rychlostní jízdě	25. 6. 2020	16. 10. 2021
42/2020	kterým se na vodní cestě Předměřice nad Labem vymezuje vodní plocha pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem (dále jen vodní lyžování) a pro plutí malých plavidel, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností nebo k rychlostní jízdě (dále jen akrobatické činnosti)	2. 7. 2020	1. 10. 2021
44/2020	kterým se na vodní cestě přehradní nádrž Nechanice (u Lomazického výběžku) vymezuje část vodní plochy pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem s elektromotorem a pro plutí malých plavidel s elektromotorem, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností nebo k rychlostní jízdě	14. 7. 2020	30. 9. 2021
54/2020	kterým se na vodní cestě Vltava, na vodní nádrži Orlík, vymezuje část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem (dále vodní lyžování)	28. 8. 2020	29. 8. 2025
58/2020	o zastavení plavebního provozu na vodní cestě labsko-vltavská vodní cesta	26. 8. 2020	1. 1. 2021
64/2020	o zastavení plavebního provozu na vodní cestě labsko-vltavská vodní cesta	2. 9. 2020	1. 1. 2021
65/2020	o omezení a zastavení plavebního provozu na vodní cestě Morava a průplav Otrokovice–Rohatec v úseku k. km 14,895 - 16,560 a v úseku k. km 0,900 - 13,000	3. 9. 2020	28. 4. 2021
74/2020	o zastavení plavebního provozu na vodní cestě labsko-vltavská vodní cesta	25. 9. 2020	1. 1. 2021
77/2020	o zastavení plavebního provozu na vodní cestě labsko-vltavská vodní cesta	6. 10. 2020	1. 1. 2021

4. Přehled údajů o vnitrozemské plavbě

4.1. Plavební poměry na vodních cestách

Vltava

K zastavení plavby z důvodu výskytu ledových jevů a z důvodu vysokých vodních stavů v roce 2020 nedošlo.

V úseku Vltavy v ř. km 182,66 (Podolsko) až ř. km 200,40 (Kořensko) byla netradičně na začátku plavební sezóny podkročena minimální plavební hladina. Nebyly zde tedy garantovány ponory plavidel a plavba byla obnovena 13. června 2020.

Přes plavení komoru Štěchovice byla zastavena plavba od 18. května 2020 do 20. května 2020, přes velkou plavební komoru Vrané nad Vltavou proběhlo zastavení plavby v termínu od 5. května 2020 do 31. prosince 2020 a přes plavební komoru Praha-Modřany byla zastavena plavba dne 31. srpna 2020. Přes velkou plavební komoru Praha-Štvanice byla zastavena plavba od 29. září 2020 do 27. října 2020 a přes malou plavební komoru Praha-Štvanice od 27. října 2020 do 15. prosince 2020. Dále přes velkou a malou plavební komoru Praha-Štvanice byla zastavena plavba od 10. prosince 2020 od 10:00 hodin do 15. prosince 2020 do 12:00 hodin. Přes velkou a malou plavební komoru Praha-Podbaba a na plavebním kanále Troja byla zastavena plavba 13. května 2020, 15. října 2020 a od 10. prosince 2020 od 10:00 hodin do 15. prosince 2020 do 12:00 hodin. Přes plavební komoru Dolánky byla zastavena plavba od 18. května 2020 do 22. května 2020, od 8. června 2020 do 12. června 2020 a od 12. října 2020 do 18. října 2020. Přes velkou plavební komoru Hořín byla zastavena plavba od 1. ledna 2020 do 20. června 2020 a od 11. října 2020 do 31. prosince 2020 z důvodu její rozsáhlé rekonstrukce a modernizace. V termínu od 1. února 2020 do 10. dubna 2020 a od 11. října 2020 do 11. listopadu 2020 byla zastavena plavba přes malou plavební komoru Hořín a zároveň na plavebním kanále Vraňany – Hořín.

Střední Labe

K zastavení plavby z důvodu výskytu ledových jevů a z důvodu vysokých vodních stavů v roce 2020 nedošlo.

Plavební komory Týnec nad Labem, Veletov, Kolín, Klavary, Poděbrady a Nymburk byly mimo provoz od 29. září 2020 do 5. října 2020. Plavební komora Velký Osek byla mimo provoz od 29. září 2020 do 30. listopadu 2020. Plavební komory Kostomlátky, Hradištko, Lysá nad Labem a Čelákovice byly mimo provoz od 29. září 2020 do 7. prosince 2020. Plavební komora Brandýs nad Labem byla mimo provoz od 2. října 2020 do 1. listopadu 2020. Plavební komory Kostelec nad Labem a Lobkovice byly mimo provoz od 2. října 2020 do 7. prosince 2020 a plavební komora Obříství byla mimo provoz od 5. října 2020 do 9. října 2020.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

K zastavení plavby z důvodu zámrazy či vysokých vodních stavů v roce 2020 nedošlo.

Plavební podmínky byly v roce 2020 příznivé a stav vodní cesty byl uspokojivý. Vodní cesta svými parametry umožňovala bezpečný provoz plavidel stanovených rozměrů.

Z důvodu výskytu onemocnění SARS-Cov-2 a následného vyhlášení nouzového stavu v České republice došlo od cca poloviny března 2020 na zdymadlech na dolním Labi k omezení proplavovacích časů, které trvalo do ukončení 17. května 2020. Malá plavební komora Štětí byla mimo provoz od 30. září 2020 do 16. listopadu 2020 a velká plavební komora Štětí byla mimo provoz od 17. listopadu 2020 do 31. prosince 2020. Malá plavební komora Roudnice nad Labem byla mimo provoz od 23. září 2020 do konce roku. Na zdymadle České Kopisty byl od 18. prosince 2020 obnoven plavební provoz malou plavební komorou, jejíž odstávka probíhala od 22. prosince 2018. Velkou plavební komorou Lovosice, která byla mimo provoz v období od 1. května 2019, byla obnovena plavba v plném rozsahu od 4. listopadu 2020. Velká plavební komora Ústí nad Labem-Střekov byla mimo provoz od 9. února 2020 do 20. února 2020. Malá plavební komora Ústí nad Labem-Střekov byla mimo provoz ve dnech od 1. září 2020 do 31. října 2020.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Zámraza se v průběhu roku nevyskytla, limitního vodního stavu pro zastavení plavebního provozu v úseku Ústí nad Labem-Střekov až Hřensko (tj. 540 cm v profilu řídicího vodočtu Ústí nad Labem) nebylo dosaženo.

Plavební podmínky v regulovaném úseku Labe se v roce 2020 oproti předchozím letům (období od roku 2015) mírně zlepšily. Přesto leden, duben a květen, kdy vodní stav byl kromě 4 dnů pod 170 cm, lze charakterizovat jako velmi suché měsíce. Zároveň vodní stavy v hodnotě 160 cm nebo méně trvaly v celkem 105 dnech, tj. téměř 1/3 roku. Tzv. plnosplavnosti (vodní stav 275 cm a více) bylo dosaženo celkem pouze ve 35 dnech (4 dny v únoru, 5 dnů v březnu, 5 dnů v červnu, 4 dny v červenci, 5 dnů v říjnu a 12 dnů v listopadu).

Po celý rok platil zákaz plavby levým mostním polem železničního mostu Děčín Loubí z důvodu nánosů.

Morava včetně Baťova kanálu

Stav vodní cesty řeka Morava včetně Baťova kanálu v roce 2020 byl vcelku příznivý a neměl na bezpečnost plavby negativní vliv.

Zámraza, podobně jako v předchozích letech, nezpůsobily vzhledem k sezónnímu charakteru plavby její omezení, nevznikly rovněž žádné škody či problémy na stavbách a zařízeních na této vodní cestě.

Vodní stavy dosáhly několikrát vyšších hodnot, kdy byly překročeny stanovené limity výšky plavebních hladin. Tato omezení plavby trvala vždy pouze několik dní po dobu zvýšených vodních průtoků. Oproti předcházejícím rokům nehrozilo omezení či zastavení plavby z důvodu sucha a nedostatku vody pro komorování plavidel.

K neplánovanému zastavení plavby došlo z důvodu přerušení dodávky elektřiny dne 1. září 2020 v plavební komoře Nedakonice.

Odstávky na vodní cestě za účelem stavebních a udržovacích prací proběhly v průběhu roku 2020 v úseku od železobetonového mostu Vnorovy po plavební komoru Veselí nad Moravou, ř. km 14,895 – 18,054 a v úseku ř. km 0,900 – 13,000 od jezu na říčce Radějovce po plavební komoru Vnorovy I. v termínech od 1. ledna do 15. dubna a od 1. října a do 31. prosince 2020.

Vodní cesty účelové

Plavební poměry na vodních cestách účelových byly v roce 2020 stabilizované a nebyla registrována žádná omezení plavebního provozu na těchto vodních cestách.

4.2 Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

Koncem roku bylo předáno staveniště pro stavbu nábrežní zdi přístaviště na pravém břehu v Českých Budějovicích proti přístavišti „Lannova loděnice“. Stavba je prováděna za účelem zvýšení kapacity stání plavidel v Českých Budějovicích, jelikož stávající kapacita s ohledem na zvyšující se intenzitu plavebního provozu rekreačních plavidel již v dané lokalitě nestačí pokrýt poptávku provozovaných plavidel.

Na podzim byla zahájena stavba na vodním díle Hněvkovice „zabezpečení vodního díla před účinky velkých vod“. V rámci této stavby dojde k rekonstrukci plavební komory, jejímž cílem je převádění velkých vod přes tuto plavební komoru.

Po ukončení plavební sezóny byly obnoveny práce na prohrábkách pod vodním dílem Kořensko (tj. zajištění plavební dráhy k plavební komoře), za účelem zajištění plavebních hloubek i při nižších vodních stavech v daném úseku s možností lepšího využití plavební komory při poklesu hladiny v nádrži vodního díla Orlík. V rámci těchto prohrábek bude zhotoveno také čekací stání v dolní vodě plavební komory, určené především pro sníženou hladinu, které ale bude sloužit i při vyšších hladinách a tím dojde ke zvýšení kapacity stávajícího stání. Dále zde dojde k prodloužení dělicí zdi mezi plavební komorou a malou vodní elektrárnou za účelem zajištění bezpečného zaplouvání a vyplouvání plavidel do plavební komory při snížení plavební hladiny.

Na vodním díle Orlík byla dokončena rekonstrukce lodního zdvihadla pro malá plavidla, v jejímž rámci byla prodloužena horní kolejová dráha o 15 m (výškově se jedná o 3,0 m). Tato úprava prodlouží období možného převážení plavidel při poklesu hladiny v nádrži vodního díla.

Ve druhé polovině loňského roku proběhla oprava horních stavítek vrat a výměna žebříků v plavební komoře Štěchovice.

Na velké plavební komoře Vrané nad Vltavou proběhla oprava horních vrat.

Na plavební komoře Praha-Modřany proběhla oprava poruchy hydraulického ovládání středních vrat plavební komory.

V tomto roce proběhlo odstranění nánosů z bazénu přístavu Praha-Podolí.

Na velké plavební komoře Praha-Štvanice proběhlo vyčištění nánosů ze dna komory a stavebně technický průzkum dna, současně na malé plavební komoře Praha-Štvanice proběhla výměna dolních vrat plavební komory. Začátkem roku byly dokončeny práce v rámci modernizace rejd plavebních komor Praha-Štvanice a prohrábký za účelem zvýšení ponorů na vltavské vodní cestě – říční část pro zajištění ponoru plavidel 2,2 m.

Dále v tomto roce byla dokončena rekonstrukce Negrelliho viaduktu.

Ve druhé polovině roku byla uvedena do provozu nová pěší lávka v Troji na místě lávky původní.

Na velké a malé plavební komoře Praha-Podbaba byla provedena jednodenní zkouška provizorního opatření na horních vratech pro převádění povodňových průtoků v rámci kompenzačního opatření Ústřední čistírny odpadních vod.

Na plavební komoře Dolánky byla zastavena plavba z důvodu opravy žaluziového uzávěru dolních vrat plavební komory.

V průběhu roku nadále probíhala rozsáhlá rekonstrukce a modernizace velké plavební komory Hořín, jejímž cílem je zlepšení podjezdných výšek (tj. zdvihací dolní portál plavební komory) a zlepšení parametrů plavební komory (tj. dosažení šířky 12,0 m na ohlavích plavební komory).

V tomto roce probíhaly práce na zajištění podjezdů výšek na plavebním kanále Vraňany – Hořín, tj. zdvižení některých stávajících mostů nebo výstavba nových mostů, které mají buď dostatečnou podjezdovou výšku, nebo jsou provedeny jako zdvihací. Část mostů byla uvedena do zkušebního provozu.

V letošním roce byla dokončena lávka pro pěší přes Vltavu v Lužci nad Vltavou, která nahradila přívaz.

V první polovině roku probíhaly dokončovací práce na prohrábkách za účelem zvýšení ponorů na vltavské vodní cestě – říční část (v úseku veřejný přístav Praha-Radotín až vjezd do plavebního kanálu Vraňany – Hořín) s cílem zajištění ponorů plavidel 2,2 m. Po zaměření vodní cesty bylo zjištěno, že nejsou potřebné plavební hloubky zajištěny ve veřejném přístavu Praha-Radotín (v důsledku probíhajícího splaveninového režimu Berounky). V dolní a horní rejdě plavební komory Praha-Smíchov budou provedeny prohrábkové na plánovaný ponor v roce 2021.

Střední Labe

Koncem roku byla dokončena stavba lávky pro pěší vedle Rosického mostu v Pardubicích.

V tomto roce byla ukončena výstavba nového mostu přes Labe ve Valech, která zajistí požadované parametry vodní cesty. V rámci této stavby byl snesen stávající most, který požadovaným parametřům na vodní cestu nevyhovoval.

Na plavební komoře Týnec nad Labem se v rámci plánované odstávky uskutečnila prohlídka, cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav a oprava servovalce horních vrat.

Na plavebních komorách Veletov, Kolín, Klavary, Poděbrady, Nymburk, Hradištko, Čelákovice a Obříství se v rámci plánované odstávky uskutečnila prohlídka a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

Na plavební komoře Velký Osek v rámci plánované odstávky proběhla prohlídka vyčerpané plavební komory před ukončením záruky a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

Ve druhé polovině roku byla dokončena lávka pro pěší přes horní ohlavi plavební komory Nymburk.

Dále byla v tomto roce zahájena stavba lávky pro pěší v Nymburce, která má nahradit původní lávku, odstraněnou z důvodu špatného technického stavu.

Na plavební komoře Kostomlátky v rámci plánované odstávky proběhla oprava dna plavební komory, resp. bylo odstraněno dno původní a vybetonováno nové.

Na plavební komoře Lysá nad Labem v rámci plánované odstávky byla provedena protikorozní ochrana dolních a horních vrat plavební komory a oprava dna dolního ohlavi plavební komory.

V tomto roce byla zahájena rekonstrukce železničního mostu v Čelákovících. V rámci této stavby má být snesena původní konstrukce mostu a nahrazena novou, čímž budou splněny příslušné požadavky stanovené předpisy o vnitrozemské plavbě.

Na plavební komoře Brandýs nad Labem v rámci plánované odstávky proběhla prohlídka plavební komory před ukončením záruky a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

Na plavební komoře Lobkovice v rámci plánované odstávky byla provedena protikorozní ochrana dolních vrat plavební komory a rekonstrukce hydraulického systému.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Ve Štětí byla dokončena rekonstrukce silničního a železničního mostu. Byla dokončena stavba nového překladiště štěrkopísku u levého břehu pod obcí Nučnický.

Dolní Labe – regulovaný úsek

V roce 2020 bylo dokončeno tzv. ochranné stání Hřensko, v jehož rámci byly navýšeny stávající ocelové dalby u pravého břehu Labe.

Správce vodní cesty realizoval odtěžení nánosů u pravého břehu Labe v lokalitě nad „Hégrem“ v Děčíně. V průběhu podzimu zahájil práce na odstranění levobřežních nánosů nad a pod profilem železničního mostu Děčín-Loubí, aby bylo možné obnovit plavební provoz levým mostním polem tohoto mostu.

Morava včetně Baťova kanálu

U plavebních komor Vnorovy I., Vnorovy II. a Veselí nad Moravou byla dokončena výstavba dalších servisních stání služebních plavidel správce vodní cesty Povodí Moravy, státní podnik. Tato stání jsou určena i pro vyvazování plavidel Státní plavební správy, Policie ČR a plavidel Integrovaného záchranného systému.

V úseku železobetonový most Vnorovy – plavební komora Veselí na Moravě, ř. km 14,895 – 17,825 byla v dubnu dokončena část opravy poškozeného opevnění břehů. V horní rejdě plavební komory „Kunovský les“ byla na podzim roku 2020 zahájena stavba čekacího stání a přístaviště.

V roce 2020 probíhala výstavba a celková rekonstrukce přístavu ve Veselí nad Moravou, kdy začátkem května roku 2020 byla dokončena I. etapa stavby. V rámci této etapy byl upraven zejména vjezd do přístavního bazénu, úprava a rozšíření původního přístavního bazénu pod správní budovou přístavu, úprava sjezdu pro spouštění plavidel, osazení nového plavebního značení a osvětlení zprovozněné části přístavu. Stavební práce pokračovaly dále v průběhu roku i v průběhu léta a podzimu, ukončení celé stavby je plánováno na duben roku 2021.

Vodní cesty účelové

Na nádrži vodního díla Lipno v lokalitě obce Lipno nad Vltavou byla zahájena stavba vyhlídkového mola. Na této nádrži byly dokončeny další drobné stavby sloužící pro rekreační účely (např. pevná mola a plovoucí zařízení). Intenzita provozu ve sportovních přístavech na nádrži vodního díla Lipno se oproti předchozím roům zvýšila, přístavy byly plně obsazeny.

Na nádrži vodního díla Hracholusky byly dokončeny další drobné stavby sloužící pro rekreační účely (např. pevná mola a plovoucí zařízení).

Na vodní cestě Matylda byly dokončeny stavby v rámci Zázemí pro klub vodních sportů u vodní nádrže Matylda v Mostě, Souši. Dále byla na vodní cestě Matylda ve sportovním areálu Jumpark Matylda v obci Most, část Souš dokončena skokanská rampa s dopadem skokanů do vody.

4. 3. Vodní doprava ve statistice

Vodní stavy

Vodočet			Vltava – Praha*)	Labe – Kostelec n. L. **)	Labe – Ústí n. L. ***)
Vodní stavy dosud pozorované	nejvyšší	H [cm]	768	561	1185
		dne	14. 8. 2002	12. 1. 2015	16. 8. 2002
	nejnižší	H [cm]	28	367	66
		dne	30. 9. 2019	5. 7. 2015	26. 6. 1934
Vodní stavy v roce 2020	nejvyšší	H [cm]	297	526	395
		dne	6. 11. 2020	22. 6. 2020	23. 6. 2020
	nejnižší	H [cm]	31	372	120
		dne	22. a 24. 1. 2020	4. 12. 2020	23. 5. 2020
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2020 [cm]	leden	1	41,5	404,1	153,7
	únor	2	76,2	427,0	229,0
	březen	3	77,0	423,5	241,0
	duben	4	49,4	399,7	161,2
	květen	5	45,3	396,9	142,7
	červen	6	113,1	420,0	224,3
	červenec	7	106,7	409,5	199,0
	srpen	8	99,1	401,2	172,4
	září	9	77,1	404,9	168,2
	říjen	10	146,3	423,8	242,7
	listopad	11	180,5	423,5	252,7
	prosinec	12	80,1	401,2	178,4
Roční průměry vodních stavů [cm]	2020		91,0	411,3	197,1
	2019		92,9	401,5	183,5
	2018		72,0	399,8	168,6
	2017		85,1	410,0	193,5
	2016		96,6	406,4	191,3

*) hodnoty u vodočtu Vltava-Praha jsou v m³/s

**) vodočet Kostelec L. od 1. října 2014 nahradil vodočet Brandýs n. L.

***) hodnoty u vodočtu Labe-Ústí n. L. jsou při vodních stavech vyšších než 275 cm, hodnotou jeho předpovědi z předchozího dne

Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe

Vodní stav [cm]	V měsíci roku 2020 [dny]												Celkem v roce [dny]		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2020	2019	2018
60 - 100													0	0	0
101 - 110													0	0	27
111 - 120					1								1	28	52
121 - 130					7	1		3					11	53	57
131 - 140	5				6	3	1	2	6				23	26	53
141 - 150	8	1		7	13	1		3	3				36	34	28
151 - 160	11			7	2	3	4	3	3			1	34	26	9
161 - 170	7	1		12	2	9		5	5			10	51	35	9
171 - 180		1		3		3	3	4	4		2	10	30	24	13
181 - 190			2	1		2	5	6	5	1	7	4	33	18	9
191 - 200			4			1	2	1	1	6	2	5	22	17	21
201 - 210		2	2				1	1	2	3		1	12	4	16
211 - 220		9	2			1		1	1	1	1		16	11	15
221 - 230		5	3				1	1		1	1		12	13	10
231 - 240		2	2			2		1		4	1		12	16	4
241 - 250		1	4			4				4	2		15	13	2
251 - 260		1	3			3				4			11	12	4
261 - 270		2	4			1	1			2	2		12	8	1
271 - 280		2	2				1			1			6	2	4
281 - 290		2									1		3	3	2
291 - 300			2			1				1	3		7	3	8
301 - 310											1		1	6	3
311 - 540			1			4	3				37		18	13	18
nad 540													0	0	0
Dny v měsíci-roce	31	29	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	366	365	365

Přerušení plavebního provozu

Plavební komora (úsek vodní cesty)		Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku 2020												Celkem v roce		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2020	2019	2018
Vltava	České Vrbné													0	0	2
	Hluboká n. V.													0	0	0
	VD Hněvkovice													0	0	0
	PK Hněvkovice													0	0	0
	Kořensko				30	31	12							73	74	90
	Orlík													0	68	67
	Kamýk n. V.													0	0	0
	Slapy													0	0	0
	Štěchovice						3							3	31	0
	Vrané n. V.													0	0	0
	Praha-Modřany								1					1	0	27
	Praha-Smíchov													0	49	0
	Praha-Štvanice										1		4	5	0	0
	Praha-Podbaba					1					1		4	6	1	1
	Roztoky													0	5	0
	Dolánky					5	5				7			17	0	41
	Mějevice													0	58	0
	Hořín		29	31	10						21	11		102	46	46
Labe	Týnec n. L.									2	5			7	22	20
	Veletov									2	5			7	8	35
	Kolín									2	5			7	8	20
	Klavy									2	5			7	8	20
	Velký Osek									2	31	30		63	8	35
	Poděbrady									2	5			7	8	20
	Nymburk									2	5			7	8	20
	Kostomlátky						3			2	31	30	7	73	22	20
	Hradištko									2	31	30	7	70	22	35
	Lysá n. L.									2	31	30	7	70	23	35
	Čelákovice									2	31	30	7	70	8	20
	Brandýs n. L.										30	1		31	8	20
	Kostelec n. L.										30	30	7	67	9	35
	Lobkovice										30	30	7	67	9	34
	Obříství										5			5	8	20
	Dolní Beřkovice													0	0	0
	Štětí													0	0	0
	Roudnice n. L.													0	0	0
	České Kopisty													0	0	0
	Lovosice													0	0	0
	Ústí n. L.-Střekov													0	0	0
	Ústí n. L. - Hřensko													0	0	0
	Oblast Hřensko													0	0	0

**Vnitrostátní přeprava věcí po vodních cestách v České republice
podle jednotlivých komodit věcí (v tis. tun)**

	2010	2015	2018	2019	2020
Celkem*)	371	684	315	670	318
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty	0	1	0	0	56
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	2	0	0	0
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	370	602	264	562	227
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	0	0	0	0	0
Textilie a textilní výrobky; usně a výrobky z usně	0	0	0	0	0
Dřevo a dřevěné a korkové výrobky (kromě nábytku); proutěné a slaměné výrobky; buničina, papír a výrobky z papíru; tiskařské výrobky a nahraná média	0	0	0	0	0
Koks a rafinované ropné produkty	0	0	0	0	0
Chemické látky, přípravky, výrobky a umělá vlákna; pryžové a plastové výrobky; jaderné palivo	0	0	0	1	0
Jiné nekovové anorganické produkty	0	0	0	0	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	0	0	0	0	0
Stroje a zařízení jinde neuvedené; kancelářské stroje a počítače; elektrické stroje a zařízení jinde neuvedené; rádiová, televizní, spojová zařízení a přístroje; lékařské, přesné a optické přístroje; hodinky a hodiny	0	0	0	0	0
Dopravní prostředky a zařízení	0	0	0	0	0
Nábytek; jiné průmyslové výrobky jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Druhotné suroviny; komunální a jiné odpady	0	79	51	98	35
Zásilky, balíky	0	0	0	0	0
Zařízení a materiál používaný při přepravě věcí	0	0	0	0	0
Věci přepravované v rámci stěhování domácností a kanceláří; zavazadla přepravovaná odděleně od cestujících; motorová vozidla přepravovaná za účelem opravy; jiné neobchodovatelné věci jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Skupinové věci: kombinace druhů věcí, které se přepravují společně	0	0	0	0	0
Neidentifikovatelné věci: věci, které z jakéhokoli důvodu nelze identifikovat, a proto nemohou být zařazeny do skupin 01–16	0	0	0	0	0
Jiné věci jinde neuvedené	0	0	0	0	0

*) Pouze plavidla registrovaná v ČR.

Zdroj: resortní statistika MD

**Vývoz věcí po vodních cestách z České republiky
podle jednotlivých komodit věcí (v tis. tun)**

	2010	2015	2018	2019	2020
Celkem*)	276	118	58	76	67
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty rybolovu	163	42	10	7	34
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	0	0	0	0
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	2	0	0	1	1
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	8	0	0	0	0
Textilie a textilní výrobky; usně a výrobky z usně	0	0	0	0	0
Dřevo a dřevěné a korkové výrobky (kromě nábytku); proutěné a slaměné výrobky; buničina, papír a výrobky z papíru; tiskařské výrobky a nahraná média	0	0	0	0	0
Koks a rafinované ropné produkty	0	0	0	0	0
Chemické látky, přípravky, výrobky a umělá vlákna; pryžové a plastové výrobky; jaderné palivo	64	48	29	45	26
Jiné nekovové anorganické produkty	1	0	0	5	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	18	18	14	14	5
Stroje a zařízení jinde neuvedené; kancelářské stroje a počítače; elektrické stroje a zařízení jinde neuvedené; rádiová, televizní, spojová zařízení a přístroje; lékařské, přesné a optické přístroje; hodinky a hodiny	12	9	4	2	1
Dopravní prostředky a zařízení	5	0	0	0	0
Nábytek; jiné průmyslové výrobky jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Druhotné suroviny; komunální a jiné odpady	2	0	0	1	0
Zásilky, balíky	0	0	0	0	0
Zařízení a materiál používaný při přepravě věcí	0	0	0	0	0
Věci přepravované v rámci stěhování domácností a kanceláří; zavazadla přepravovaná odděleně od cestujících; motorová vozidla přepravovaná za účelem opravy; jiné neobchodovatelné věci jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Skupinové věci: kombinace druhů věcí, které se přepravují společně	0	0	0	0	0
Neidentifikovatelné věci: věci, které z jakéhokoliv důvodu nelze identifikovat, a proto nemohou být zařazeny do skupin 01–16	0	0	0	0	0
Jiné věci jinde neuvedené	2	1	1	1	0

*) Pouze plavidla registrovaná v ČR.

Zdroj: resortní statistika MD

**Dovoz věcí po vodních cestách do České republiky
podle jednotlivých komodit věcí (v tis. tun)**

	2010	2015	2018	2019	2020
Celkem*)	167	44	17	32	12
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty	10	21	0	0	0
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	0	0	0	0
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	21	7	9	8	7
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	66	1	1	0	0
Textilie a textilní výrobky; usně a výrobky z usně	0	0	0	0	0
Dřevo a dřevěné a korkové výrobky (kromě nábytku); proutěné a slaměné výrobky; buničina, papír a výrobky z papíru; tiskařské výrobky a nahraná média	26	9	0	0	0
Koks a rafinované ropné produkty	0	0	0	0	0
Chemické látky, přípravky, výrobky a umělá vlákna; pryžové a plastové výrobky; jaderné palivo	33	6	8	24	3
Jiné nekovové anorganické produkty	0	0	0	0	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	4	0	0	0	0
Stroje a zařízení jinde neuvedené; kancelářské stroje a počítače; elektrické stroje a zařízení jinde neuvedené; rádiová, televizní, spojová zařízení a přístroje; lékařské, přesné a optické přístroje; hodinky a hodiny	3	0	0	1	0
Dopravní prostředky a zařízení	0	0	0	0	0
Nábytek; jiné průmyslové výrobky jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Druhotné suroviny; komunální a jiné odpady	4	1	0	0	0
Zásilky, balíky	1	0	0	0	0
Zařízení a materiál používaný při přepravě věcí	0	0	0	0	0
Věci přepravované v rámci stěhování domácností a kanceláří; zavazadla přepravovaná odděleně od cestujících; motorová vozidla přepravovaná za účelem opravy; jiné neobchodovatelné věci jinde neuvedené	0	0	0	0	0
Skupinové věci: kombinace druhů věcí, které se přepravují společně	0	0	0	0	0
Neidentifikovatelné věci: věci, které z jakéhokoliv důvodu nelze identifikovat, a proto nemohou být zařazeny do skupin 01–16	0	0	0	0	0
Jiné věci jinde neuvedené	0	0	0	0	0

*) Pouze plavidla registrovaná v ČR.

Zdroj: resortní statistika MD

Vnitrostátní nákladní doprava po vnitrozemských vodních cestách

(pouze plavidly registrovanými v ČR)

	2010	2015	2018	2019	2020
Přeprava věcí celkem (v tis. tun)	371	684	315	670	318
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>					
0–50 km	244	517	110	485	168
50–150 km	127	167	205	185	150
Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)	16	25	19	27	14
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>					
0–50 km	7	13	2	10	2
50–150 km	9	12	17	17	12

Zdroj: resortní statistika MD

Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách

(pouze plavidly registrovanými v ČR)

	2010	2015	2018	2019	2020
Přeprava zboží celkem (v tis. tun)	1642	1853	1374	1735	1384
<i>podle druhu přepravy</i>					
Vnitrostátní	371	684	315	670	318
Mezinárodní celkem	1271	1170	1059	1065	1066
v tom: vývoz	276	118	58	76	67
dovoz	167	44	17	32	12
přeprava ve třetích zemích	524	537	508	465	430
kabotáž	304	470	477	491	557
<i>podle typu pohonu plavidel</i>					
Motorová	1040	1115	1114	1187	1009
Nemotorová	428	647	210	499	340
Ostatní	173	92	51	49	35
Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)	679	585	554	569	509
<i>podle druhu přepravy</i>					
Vnitrostátní	16	25	19	27	14
Mezinárodní celkem	663	560	535	543	495
v tom: vývoz	172	79	37	38	38
dovoz	111	28	13	32	8
přeprava ve třetích zemích	276	310	318	304	270
kabotáž	105	143	166	169	179
<i>podle typu pohonu plavidel</i>					
Motorová	512	479	464	461	410
Nemotorová	159	104	90	108	99
Ostatní	8	1	0	1	0

Zdroj: resortní

Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu v km

	2010	2015	2018	2019	2020
<i>Délka labsko-vltavské vodní cesty</i>	315,2	315,2	315,2	315,2	315,2
<i>v tom:</i>					
kanalizované vodní cesty	274,3	274,3	274,3	274,3	274,3
regulované vodní cesty	40,9	40,9	40,9	40,9	40,9
<i>Celková délka splavných vodních cest^{*)}</i>	675,8	686,8	720,2	720,2	726,2
<i>Kanály</i>					
celkem	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>					
třída I až IV	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
<i>splavné řeky a jezera</i>					
celkem	637,2	648,2	648,2	648,2	654,2
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>					
třída I až IV	527,9	538,9	538,9	538,9	544,9
třída Va	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3

^{*)} Včetně cest na nádržích a jezerech sloužících převážně k rekreační osobní dopravě a sportovní plavbě.

Zdroj: SPS

Osobní lodě

	2010	2015	2017	2018	2019	2020
<i>Počet celkem^{*)}</i>	64	78	88	89	91	87
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	9	13	13	13	14	15
1950-1969	22	27	32	32	34	30
1970-1989	19	20	21	21	20	18
1990-1999	0	1	1	1	1	2
2000-2009	13	12	13	13	12	12
od roku 2010	1	5	8	9	10	10
<i>Obsaditelnost celkem (os.)</i>	11 051	10 547	11 842	12 742	12 868	12 082
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	^{**)}	2 127	1 842	1 842	1 942	2 092
1950-1969	^{**)}	3 883	4 928	5 278	5 738	5 138
1970-1989	^{**)}	2 913	3 077	3 077	2 913	2 523
1990-1999	^{**)}	30	30	30	30	174
2000-2009	^{**)}	594	669	669	654	654
od roku 2010		200	1 296	1 846	1 591	1 501

^{*)} Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2020.

^{**)} Relevantní data nejsou k dispozici.

Zdroj: SPS

Motorové nákladní lodě

	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Počet celkem*)	46	30	33	39	33	38
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	46	30	33	39	33	38
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	2	3	3	3	2	2
1950-1969	16	11	11	17	14	17
1970-1989	24	13	16	16	14	16
1990-1999	4	3	3	3	3	3
2000-2009	0	0	0	0	0	0
od roku 2010	0	0	0	0	0	0
Registrovaná tonáž celkem (tis. t)	44,00	31,41	34,29	40,08	33,37	39,44
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	44,00	31,41	34,29	40,08	33,37	39,44
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	2,00	2,96	2,96	2,96	2,11	2,11
1950-1969	11,00	9,77	9,98	15,91	12,40	16,14
1970-1989	28,00	15,15	17,81	17,68	15,32	17,65
1990-1999	4,00	3,54	3,54	3,54	3,54	3,54
2000-2009	0	0	0	0	0	0
od roku 2010	0	0	0	0	0	0
Výkon celkem (tis. kW)	23,00	13,23	15,41	17,80	15,20	17,61
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	23,00	13,23	15,41	17,80	15,20	17,61
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	1,00	1,23	1,23	1,23	0,82	0,82
1950-1969	6,00	3,93	3,87	6,26	4,87	6,37
1970-1989	11,00	5,93	8,16	8,16	7,36	8,27
1990-1999	2,00	2,15	2,15	2,15	2,15	2,15
2000-2009	0	0	0	0	0	0
od roku 2010	0	0	0	0	0	0

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2020.

Zdroj: SPS

Vlečné a tlačné čluny

	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Počet celkem*)	162	107	106	111	95	87
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	162	107	106	111	95	87
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	1	1	1	0	0	0
1950-1969	29	19	22	25	22	23
1970-1989	113	72	69	72	61	52
1990-1999	12	9	8	8	5	5
2000-2009	7	6	6	6	6	6
od roku 2010	0	0	0	0	1	1
Registrovaná tonáž celkem (tis. t)	73,03	57,22	53,27	59,38	49,59	44,68
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	73,03	57,22	53,27	59,38	49,59	44,68
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,03	0,03	0,03	0	0	0
1950-1969	9,00	6,17	7,51	8,42	7,81	7,59
1970-1989	58,00	44,32	39,72	45,10	35,82	30,51
1990-1999	6,00	4,99	4,15	4,15	4,25	4,87
2000-2009	0	1,71	1,86	1,71	1,71	1,71
od roku 2010	0	0	0	0	0	0

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2020.

Zdroj: SPS

Vlečné a tlačné remorkéry

	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Počet celkem*)	93	78	71	73	70	64
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	2	1	1	0	1	1
1950-1969	12	11	11	11	11	9
1970-1989	65	59	52	56	51	48
1990-1999	1	2	2	1	2	1
2000-2009	4	4	4	3	3	3
od roku 2010	0	1	1	2	2	2
Výkon celkem (tis. kW)	27,00	22,32	20,87	23,55	21,73	20,02
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,00	0,18	0,18	0	0,18	0,18
1950-1969	3,00	2,89	2,94	2,63	2,89	2,48
1970-1989	21,00	18,16	16,66	19,78	17,41	16,22
1990-1999	2,00	0,21	0,21	0,10	0,21	0,10
2000-2009	1,00	0,73	0,73	0,54	0,54	0,54
od roku 2010	0	0,15	0,15	0,50	0,50	0,50

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2020.

Zdroj: SPS

5. Plavební provoz

5.1. Dozor na plavební provoz

Vltava

Provoz plavidel osobní lodní dopravy v Praze byl vzhledem k trvajícím omezením plynoucím z pandemie nemoci Covid-19 razantně omezen. Drtivá většina plavidel osobní lodní dopravy je zaměřena na restaurační provoz, který je poskytován v rámci plavby přímo na palubě plavidla. Tento způsob však uvedená omezení neumožňovala. Běžný provoz byl možný pouze v období od začátku července do poloviny srpna. Oproti roku 2019 se počet těchto plavidel provozovaných v Praze nezvýšil.

V roce 2020 nebyly zjištěny prakticky žádné přestupky členů lodních posádek osobních lodí. Vedle vyhlídkových plaveb plavidel s menší či větší kapacitou cestujících, kterých bylo oproti minulým létům jen cca 10 %, jsou v Praze provozovány přívozy: Přívoz Sedlec – Zámky (linka P1 je provozována ze Sedlce na Zámky na severním okraji Prahy), přívoz Podbaba – Podhoří (přívoz P2 spojuje vltavské břehy mezi vyústěním Šáreckého údolí a Podhořím). Tato linka je atraktivní zejména pro spojení oblastí Prahy 6 a Troje pro rekreační i běžné denní cesty. Přívoz Lihovar – Veslařský ostrov (přívoz P3 se nachází na jihu města v oblasti smíchovského lihovaru). Přívoz nabízí atraktivní spojení oblastí Podolí a Zlíchova, a to včetně výhodných návazností linek pozemní dopravy v zastávkách Lihovar a Dvorce. Přívoz Císařská Louka – Výtoň – náplavka Smíchov (přívoz P5 spojuje severní cíp ostrova Císařská louka s oběma vltavskými břehy a současně spojuje obě vltavské náplavky). Nabízí spojení zejména pro výlety, lze doporučit nezvyklý malebný výhled na Vyšehradskou skálu z Císařské louky. Přínosem je také přívoz Modřany – Lahovičky (přívoz P6 v jižní části Prahy, kde je velmi málo možností spojení obou vltavských břehů), který nabízí atraktivní rychlé spojení na mnohem méně zatížený levý břeh s obdobnými prostorovými možnostmi podél páteřní cyklotrasy A1. Přívoz Pražská tržnice – Štvanice – Karlín-Rohanský ostrov (přívoz P7 spojuje východní cíp ostrova Štvanice s oběma vltavskými břehy). Nabízí tak spojení na jinak obtížněji dostupný ostrov Štvanice, ale i rychlou a zajímavou přepravu mezi Holešovicemi a rozvíjejícím se Karlínem. Uvedené přívozy jsou provozovány v rámci pražské integrované dopravy. Přívozy P1 a P2 jsou provozovány celoročně, přívozy P3, P5 a P6 od dubna do října. Po většinu roku 2020 byl nadále v provozu přívoz, který nahradil spadlou lávku mezi Císařským ostrovem a Trojou.

Vzhledem k omezeným možnostem cestování do zahraničí byl v plavební sezóně roku 2020 zaznamenán zvýšený pohyb malých plavidel v oblasti Prahy. Opatření provedené v minulých letech, tedy zavedení plavby ve výtlaku v některých úsecích mezi plavební komorou Praha-Štvanice s jedním přerušením až po Barrandovský most osazením plavebního značení (B.8 + C.4) se osvědčilo, proto bylo rozhodnuto o jeho použití i v roce 2020 a následujících. Toto plavební značení bude periodicky osazeno na začátku plavební sezóny a sejmuto na jejím konci. Stejně jako v roce 2019 byl na základě dosavadních zkušeností s intenzitou plavebního provozu zakázán provoz paddleboardů na území hl. m. Prahy v úseku plavební komora Praha-Štvanice až železniční most Na Výtoni. Opatření je provedeno osazením plavebního značení (B.8 + C.4). Dohled nad jeho dodržováním přímo

na vodní cestě prováděla Státní plavební správa ve spolupráci s Poříčním útvarem Městské policie Praha a příslušným Poříčním oddělením Policie ČR. Také nejvíce zjištěných přestupků ze strany vůdců malých plavidel spočívalo v nerespektování výše uvedeného plavebního značení upravujícího plavbu ve výtlačku a zákaz plavby paddleboardů.

Počet povolených veřejných akcí se oproti roku 2019 snížil. Tento rok se ale spoň v omezené míře konal 12. ročník kulturní akce mezi Karlovým a Mánesovým mostem s názvem „Svatojánské Navalis“, a ve zdrži Šítkovského jezu se konal 107. ročník veslařských závodů „Primátorek“, který byl z důvodu pandemie posunutý na podzim roku 2020. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě byla vydána jedna výjimka pro vplutí do uzavřené plochy podjezí Helmovského jezu.

Stejně jako v předchozích letech byla vltavská vodní cesta využívána pro nákladní lodní dopravu ve výrazně nižších objemech, než jaké umožňuje vybavenost a kapacita této vodní cesty. V roce 2020 pokračovala rozsáhlá rekonstrukce plavební komory Hořín a práce na zvýšení podjezdových výšek na laterálním kanále Vraňany – Hořín. Při akcích intenzivně probíhala přeprava stavebního materiálu.

Nejvyšší koncentrace rekreační plavby je soustředěna na nádrže vltavské kaskády, a v sezóně roku 2020 také do oblasti Prahy. Intenzita rekreačního provozu potom výrazně kolísá v závislosti na počasí. Celkově se projevuje nárůst počtu motorových lodí, vodních skútrů a jetsurfů. Dále na vltavské vodní cestě Státní plavební správa vykonávala dozor na úseku vodní cesty České Budějovice až nádrž vodního díla Orlík. Tak jako v roce 2019 bylo pro plavební sezónu roku 2020 znovu osazeno plavební značení povolující plavbu pouze ve výtlačku osazením plavebního značení (B.8 + C.4) v úseku Lannovy loděnice v Českých Budějovicích až po areál vysokých škol nad obcí Purkarec, tj. v úseku vodní cesty, kde se zužuje šířka plavebního profilu vzdutí vodního díla Hněvkovice, dále od dolního plavebního kanálu plavební komory vodního díla Hněvkovice až po Týn nad Vltavou.

V rámci plavebního dozoru na uvedeném úseku vodní cesty Státní plavební správa v roce 2020 vykonávala dozorovou činnost převážně o prázdninových víkendech, kdy je zde provoz nejvýraznější. Dozor byl prováděn jak plavidlem Policie ČR, tak i plavidlem Státní plavební správy trvale umístěným v zázemí přístavu Hluboká nad Vltavou. Státní plavební správa obnovila vymezení pláží pro koupající se na nádržích vodních děl Slapy a Orlík. Stále pokračoval velmi intenzivní plavební dozor o víkendech na nádrži vodního díla Slapy.

Vyjádřeno počtem kontrolních dní byla nejvyšší pozornost při dozoru nad bezpečností plavby v roce 2020 věnována oblastem s nejintenzivnějším plavebním provozem, tedy nádržím vltavské kaskády, zejména pak nádrži vodního díla Slapy. Vzhledem k trvající pandemii onemocnění SARS-Cov-2, a s tím spojeného omezení možnosti vycestovat pro občany České republiky, se enormně zvýšil počet koupajících se osob a provoz plavidel nepodléhajících evidenci na nádrži vodního díla Slapy. Přibýlo velké množství paddleboardů a nafukovacích člunů s přívěsnými motory. Tak jako v roce 2019 byl opakovaně na dvou úsecích nádrže vodního díla Slapy zaveden provoz plavidel ve výtlačném režimu plavby. Nejčastějším přestupkem byl potom provoz plavidla, které nebylo technicky způsobilé, provozování vývaziště bez souhlasu plavebního úřadu a vedení plavidla pod vlivem alkoholu. Dalšími relativně častými přestupky byly provoz plavidla, které nemělo vyznačeno poznávací znaky, vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby v místech osazených plavebním značením (B.8 + C.4), vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl

držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel. V menší míře pak byly zjištěny přestupky týkající se vlečení vodního lyžaře mimo prostor vyznačený pro tuto činnost, nezajištění vedení plavidla způsobilou osobou, proplutí znaků A.1 zákaz plutí, chybějící výbava plavidla, koupání v místě, kde to není povoleno, vplutí s plavidlem do prostoru pro plavce, přetížení plavidla, nezajištění dohledu, neohlášení změny vlastnictví plavidla a neohlášení plavební nehody.

Stejně jako v předchozích letech, i v roce 2020 pokračovala úzká spolupráce při hlídkové činnosti s poříčními odděleními Policie České republiky Slapy, Praha, Nymburk, místními odděleními Zvíkovské podhradí, Hluboká nad Vltavou, Týn nad Vltavou, Lipno nad Vltavou a poříčním útvarem Městské policie hl. m. Prahy. Tyto útvary zároveň provádí vlastní dozorovou činnost s tím, že Policie ČR je oprávněna řešit řadu přestupků v řízení na místě. Část zjištěných přestupků byla ze strany Policie ČR a Městské policie zdokumentována a následně předána Státní plavební správě, která je dále řešila ve správním řízení. V plavební sezóně byla uskutečněna rozsáhlá celorepubliková akce vyhlášená Ředitelstvím pořádkové policie s názvem Voda 2020. Akce byla vyhlášena pro letní měsíce sezóny roku 2020 a byla zaměřena na komplexní kontrolu plavidel a jejich posádek, včetně důsledné kontroly, zda není posádka plavidla ovlivněna požitím alkoholu či jiných návykových látek.

Střední Labe

Objem přeprav nákladů na středolabské vodní cestě zůstává již několik let na velmi nízké úrovni, která neodpovídá možnostem vodní cesty. Z přepravovaných nákladů byly realizovány hlavně přepravy stavebních materiálů a písku.

V oblasti středního Labe z důvodu pandemie nemoci SARS-Cov-2 nebyla v plavební sezóně roku 2020 provozována téměř žádná plavidla osobní lodní dopravy, avšak o to více se zvýšil provoz rekreačních plavidel. Rekreační plavba představuje především plavby plavidel místních sportovních loděnic a plavidel půjčovoven umožňujících vedení plavidla bez průkazu způsobilosti. V roce 2020 se počet povolených akcí na sledované vodní cestě ve srovnání s rokem 2019 snížil.

Zjištěné nedostatky a porušení předpisů pro plavbu nejčastěji spočívaly ve špatném technickém stavu plavidla a nevyznačených poznávacích znacích. Zjištění byla následně vyřízena v rámci správních řízení. Odstranění nedostatků na plavidlech se průběžně kontrolovalo a docházelo k nápravě závadného stavu. Počet přestupků zjištěných v této oblasti je dlouhodobě na nízké úrovni. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě byla vydána výjimka pro vplutí do podjezí a nadjezí jezu Lysá nad Labem.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Intenzita plavebního provozu velkých plavidel byla na nízké úrovni. Nákladní plavba v tomto úseku byla realizována převážně z překladiště šterkopísků v Nučnicích do Prahy. Hotelové lodě zahraničních provozovatelů do Česka s ohledem na epidemiologickou situaci nejen v České republice v roce 2020 vůbec nepřípluly. S využitím vyšších vodních stavů v regulovaném úseku Labe mohla být z České republiky vypravena dvě plovoucí tělesa-tankery, vyrobená již v roce 2019 v loděnici Lhotka nad Labem, při jejich přepravě nebyly překročeny povolené parametry sestav plavidel. Intenzivnější provoz malých plavidel s vlastním pohonem byl ve zkrácené hlavní rekreační sezóně především ve zdržích vodních děl České Kopisty, Lovosice a Ústí nad Labem-Střekov a na přilehlé vodní ploše Velké Žernoseky.

V průběhu roku byla vydána dvě rozhodnutí o udělení výjimky ze zákazu plavby ve vyznačené uzavřené vodní ploše pod jezem. Výjimka pro plavby do spodní části podjezí vodního díla České Kopisty byla udělena rybářskému svazu. Výjimka pro plavby do části podjezí vodního díla Lovosice byla udělena klubu ze Svazu vodáků ČR.

Před letní sezónou byla opatřením obecné povahy vymezena nová vodní plocha pro provozování vodního lyžování a obdobných činností podél levého břehu nad obcemi Nučnický a Nučnice mezi říčními km 800,45 až 801,05.

Český dopravce zajišťoval po celou plavební sezónu svými osobními loděmi pravidelné plavby mezi centrem Ústí nad Labem, Litoměřicemi a Roudnicí nad Labem, při plavbách byla využívána i přístaviště ve Vanově, Dolních Zálezlech, Libochovanech, Velkých Žernosekách, Píšťanech, Lovosicích, Nučnicích a Libotenicích. V rámci mimořádných plaveb z Ústí nad Labem do Brandýsa nad Labem pak plavidla zastavovala i ve Štětí, Mělníku, Obříství a Neratovicích.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební provoz plavidel s vlastním pohonem měl v regulovaném úseku díky částečnému vylepšení hydrologické situace v roce 2020 vyšší intenzitu ve srovnání s minulými lety. To se netýkalo osobní dopravy, ze zahraničí žádná plavidla osobní dopravy nepřišla. Výletní linku osobní dopravy v úseku mezi Ústím nad Labem a Hřenskem provozoval stejný dopravce jako v kanalizovaném úseku. Plavby do zahraničí nebyly realizovány.

Z loděnice Děčín-Křešice bylo na základě vydaného zvláštního povolení pro plavbu sestavy plavidel překračující povolenou šířku a délku vypraveno plovoucí těleso-tanker o délce 110 m a šířce 13,50 m. Zvláštní povolení bylo vydáno také pro přepravu materiálu vytěženého při prohrábkách v lokalitě Děčín nad „Hégrem“ pro překročení povoleného ponoru.

V letních měsících byl hojnější plavební provoz malými plavidly bez vlastního pohonu z půjčoven zejména v úseku mezi Děčínem a Hřenskem.

Zaměstnanci pobočky Děčín i přes problémy, které do činnosti úřadu přinesla pandemie onemocnění SARS-Cov-2, provedli v roce 2020 téměř totožný počet kontrol ve srovnání s předchozí plavební sezónou. Začátek hlavní rekreační sezóny se fakticky posunul až do června, kontroly tak byly provedeny v kratším časovém období. Navíc i v roce 2020 poskytla pobočka Děčín výpomoc pobočce Praha při dozorové činnosti na vodní cestě Vltava. S ohledem na epidemiologickou situaci bylo v roce 2020 provedeno menší množství společných kontrol se složkami Policie České republiky, než tomu bylo v předchozích letech. Přesto byly některé z kontrol provedeny společně, zejména na Labi ve spolupráci s poříčním oddělením Policie České republiky v Ústí nad Labem-Brná, případně na účelových vodních cestách (např. Nechanice nebo Rozkoš) ve spolupráci s místně příslušnými obvodními odděleními Policie České republiky.

Také počet přestupků řešených zaměstnanci oddělení plavebního dozoru pobočky Děčín v roce 2020 byl srovnatelný s rokem 2019. Více než polovina přestupků byla s přestupci vyřešena na místě uložením pokuty a cca čtvrtina byla vyřešena domluvou. Nejčastějším přestupkem bylo nepředložení platného lodního osvědčení malého plavidla. Méně časté bylo zjištění drobných závad v označení plavidel evidenčními poznávacími znaky, nevybavení malého plavidla záchrannými prostředky nebo porušení pravidel ve vymezených vodních plochách pro vodní lyžování a akrobatické činnosti. Vedení plavidla či činnost člena posádky pod vli-

vem alkoholu nebylo při žádné z kontrol v roce 2020 zjištěno. Zaměstnanci pobočky Děčín v rámci výše uvedených kontrol provedli také kontroly plnění povinnosti provozovatele nebo vůdce plavidla evidovaného v plavebním rejstříku poskytovat mj. údaje o poloze plavidla a nákladu na plavidle do systému říčních informačních služeb. Jedná o nově stanovenou povinnost dle zákona o vnitrozemské plavbě s účinností od roku 2020. Z těchto kontrol pouze ve dvou případech nebyla uvedená povinnost splněna.

Pobočka Děčín po celý rok obstarávala významnou složku výkonu kontrolní činnosti Státní plavební správy, kterou je dozor na plavební provoz prostřednictvím střediska Říčních informačních služeb (středisko RIS). Zabezpečení provozu střediska je důležitou činností pobočky Děčín, jako jediné z poboček Státní plavební správy. Byl zajištěn každodenní provoz střediska RIS v době od 7:00 hodin do 19:00 hodin a nepřetržitý příjem i předávání plavebně provozních informací, včetně poskytování operativního servisu a součinností ostatním zaměstnancům Státní plavební správy během výkonu jejich kontrolní činnosti na vodních cestách a operativního poskytování informací složkám Policie České republiky.

Morava včetně Baťova kanálu

Pokud jde o intenzitu a hustotu plavebního provozu, byl rok 2020 rozhodně nejsilnější za poslední desítky let. Nemalý podíl na této skutečnosti měla také celosvětová pandemie nemoci SARS-Cov-2, která přišla do České republiky na jaře roku 2020 a vedla mj. také k zavření hranic a zákazu cestování. Přestože se před letní plavební sezónou zdálo, že situace v České republice je příznivá a vláda České republiky začala restriktivní opatření proti postupně uvolňovat, mnoho občanů nechtělo riskovat zrušení zájezdů při opětovném zhoršení situace, tudíž se většina z nich rozhodla strávit letní dovolenou v České republice. Nejen letní příznivé teploty a počasí měly pozitivní vliv na zvýšení plavebního provozu na vodní cestě průplav Otrokovice – Rohatec včetně řeky Moravy. Poptávka opět převýšila nabídku půjčoven na této vodní cestě.

Velmi specifická byla plavební sezóna 2020 v oblasti výkonu státního dozoru pobočky Přerov. Ke snížení kontrolní činnosti pobočky došlo ze dvou objektivních důvodů, a to jednak vlivem onemocnění a následnou celosvětovou pandemií, která do našich životů významně zasáhla, a dále snížením personálního stavu oddělení plavebního dozoru v roce 2020. Kontrolní činnost pobočky Přerov byla naopak významně usnadněna již tradiční spoluprací s Policií České republiky, několik kontrol proběhlo také se strážníky Městské policie Brno a s členy Rybářské stráže České republiky.

Na této vodní cestě se plavební sezóna opět vyznačovala největším počtem provedených kontrol, a to Státní plavební správou samostatně, ale také ve spolupráci s Policií České republiky. I přes veškerou osvětu a preventivní aktivity ze strany Státní plavební správy přetrvává na vodní cestě průplav Otrokovice – Rohatec včetně řeky Moravy častý výskyt přestupkového jednání v podobě požívání alkoholu vůdců plavidel z půjčoven. Mezi další přestupky, se kterými se zaměstnanci pobočky Přerov opakovaně setkávali, patřilo v roce 2020 provozování technicky nezpůsobilých plavidel, chybějící poznávací znaky na plavidlech či vedení plavidla bez příslušného průkazu způsobilosti.

V průběhu plavební sezóny probíhala kontrolní činnost oddělení dozoru Státní plavební správy pobočky Přerov za vydatné spolupráce s Policií České republiky. Tyto kontroly byly zaměřeny na technický stav plavidel, na plavební doklady

a způsobilost posádek. Stejně jako v minulých letech bylo pokračováno ve výborné spolupráci s policejním orgánem České republiky obvodním oddělením Těrlicko, se specializovanou pořádkovou jednotkou Frýdek - Místek, s obvodním oddělením Vranov nad Dyjí, s obvodním oddělením Hrotovice a s obvodním oddělením Strážnice. Spolupráce s dalšími obvodními odděleními v Hodoníně, v Mikulově, v Pohořelicích, v Uherském Hradišti, v Bruntále, v Nošovicích a ve Veselí nad Moravou je rovněž na velmi vysoké úrovni. Při společných výkonech služby na vodních cestách přehradních nádrží Těrlicko, Žermanice, Slezská Harta, Nové Mlýny I. a III., Vranov, Brněnská a Dalešice se tato spolupráce pozitivně projevuje. Aktivně se pracovníci dozoru zapojili při zabezpečení premiérové akce Swimrun Slezská Harta 2020. Při výkonu dozoru na vodní cestě průplav Otrokovice – Rohatec včetně řeky Moravy zaměstnanci Státní plavební správy pobočky Přerov aktivně spolupracovali s policisty z obvodního oddělení Uherské Hradiště a na dolní části průplavu s policisty z obvodního oddělení Strážnice. Pracovníci dozoru Státní plavební správy pobočky Přerov jako každoročně v rámci příhraniční spolupráce provedli kontroly spolu s pracovníky Divize vnitrozemské plavby Dopravného úřadu Slovenské republiky na vodní cestě průplav Otrokovice – Rohatec včetně řeky Moravy.

Účelové vodní cesty

Provoz plavidel na nádrži vodního díla Lipno I se oproti roku 2019 mírně zvýšil. Plavbu zde reguluje především vyhláška č. 46/2015 Sb., která umožňuje plavbu plavidel se spalovacím motorem na této nádrži pro plavidla s výkonem strojního pohonu do 10 kW. Jelikož je nádrž vodního díla Lipno bez napojení na další vodní cestu, je zde prakticky nulová migrace plavidel z anebo do této lokality. Jsou zde provozována především plavidla rybářů, kteří se přemísťují v rámci lovišť, než aby byla plavidla se spalovacím motorem využívána pro rekreační plavby.

Plavidla osobní lodní dopravy jsou využívána převážně pro okružní plavby na nádrži. Jejich počet se oproti roku 2019 navýšil o plavidlo Smetana, jehož délka je 24 m, šíře 5 m, výkon motoru 190 kW a obsaditelnost 144 osob. Na nádrži vodního díla jsou provozována převozní plavidla na trasách Frymburk – Frýdava (předměstí), Hrdoňov – Zámecký les, Dolní Vltavice – Kyselov, Horní Planá – Bližší Lhota.

Kromě plavidel se spalovacím motorem jsou na nádrži vodního díla Lipno I hojně provozována také malá plavidla s plachtou. V případě plavidel se strojním pohonem převažují na této vodní nádrži provozovatelé z Rakouska, spolkové republiky Německo, Nizozemí a Polska.

Počet povolených akcí na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Praha se oproti roku 2019 mírně snížil, jednalo se převážně o jachtařské závody a na nádrži vodního díla Hracholusky o rybářské závody. Stejně jako v předcházejícím roce koordinoval pořádání závodů převážně Svaz jachtingu.

Nejčastějším zjištěným porušením plavebních předpisů na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Praha byly nedostatky ve výbavě a technické způsobilosti malého plavidla. V několika případech byly na nádrži vodního díla Lipno I provedeny společné kontroly s Policií ČR. Na této nádrži bylo také vydáno jedno stanovisko k udělení výjimky pro plavbu malého plavidla s výkonem nad 10 kW.

Na účelových vodních cestách v územní působnosti pobočky Děčín byla kontrolní činnost v období letní sezóny zaměřena na vybavení plavidel předepsanými lodními listinami a na oprávnění osob k vedení plavidel, dále bylo kontrolováno dodržování zákazu plavby plavidel se spalovacím motorem nebo vybavení plavi-

del záchrannými prostředky. Na účelových vodních cestách byla pozornost věnována i dodržování podmínek stanovených povoleními pro pořádání akce na sledované vodní cestě, jelikož pobočka Děčín 80 % těchto rozhodnutí vydala právě pro tyto vodní cesty. Zjištěná porušení plavebních předpisů nebyla závažného charakteru. Nejvíce kontrol bylo vykonáno na vodní cestě Velké Žernoseky, kde v letních měsících probíhá velmi intenzivní provoz malých plavidel, dále pak na vodních plochách Matylda a Nechranice.

V Karlovarském kraji se v letním období uskutečnily kontroly na vodní cestě Jesenice zaměřené především na dodržování zákazu plavby plavidel se spalovacím motorem. Na této vodní cestě se v letní sezóně kromě rekreačního provozu malých plavidel bez vlastního pohonu konaly různé akce na sledované vodní cestě (jachetní závody, soustředění vodních lyžařů), při těchto akcích nebyly zaznamenány žádné problémy. Na přehradní nádrži Jesenice byla 1. července 2020 zahájena okružní osobní výletní doprava malým plavidlem z přístaviště Rybářská bašta u Chebu.

V Ústeckém kraji se kromě kontrol na vodní ploše Velké Žernoseky konaly kontroly na vodních cestách s vymezenými vodními plochami pro vodní lyžování a plavbu ve zvláštním režimu, případně pouze pro vodní lyžování (tj. Matylda, Nechranice a Barbora). Na vodní cestě Nechranice se uskutečnily kontroly zaměřené především na dodržování zákazu plavby plavidel se spalovacím motorem či na vybavení malého plavidla záchrannými prostředky. V roce 2020 zde byla vymezena nová vodní plocha pro vodní lyžování a akrobatické činnosti, pouze však pro malá plavidla s elektromotorem právě z důvodu zákazu plavby plavidel se spalovacím motorem.

V Libereckém kraji se jednalo o kontroly na Máchově jezeře a na vodní cestě Stráž pod Ralskem. Na Máchově jezeře bylo jako každoročně povoleno největší množství akcí na sledované účelové vodní cestě v územní působnosti pobočky Děčín, zejména se jednalo o jachetní závody. Také zde byla v provozu tradiční letní okružní výletní linka osobní dopravy, během níž plavidla vyplouvají z Doks a na svých plavbách obsluhují až sedm přístavišť. Na vodní cestě Stráž pod Ralskem byla provozována vymezená plocha pro vodní lyžování a zvláštní režim plavby v severní části a rovněž vlek pro závěsné vodní lyžování v jižní části vodní nádrže.

V Královéhradeckém kraji se jednalo o kontroly na vodní cestě Rozkoš u České Skalice a na vodní ploše Předměřice nad Labem u Hradce Králové. Na vodní ploše Předměřice nad Labem byly i v roce 2020 provozovány dvě vymezené vodní plochy, přičemž pokračovala platnost vymezení plochy k provozování jetsurfů v jižní části, zatímco plocha pro vodní lyžování a zvláštní režim plavby situovaná v západní části byla zřízena na základě nového opatření projednaného v roce 2020.

Jako již tradičně byl největší plavební provoz v oblasti působnosti pobočky Přerov zaznamenán opět na přehradní nádrži Brněnská, a to navzdory faktu, že z důvodu epidemické situace došlo v plavební sezóně 2020 ke zrušení již tradiční mezinárodní přehlídky ohňostrojů Ignis Brunensis, rovněž tak ke zrušení závodů v paraglidingu či závodů Mistrovství světa Jetsurfů. Organizátory menších akcí epidemická situace neodradila a díky jejímu zklidnění před začátkem plavební sezóny se opakovaně konaly akce na sledované vodní cestě v oblasti jachtingu, veslování a závody na dračích lodích. V průběhu letních měsíců však velkou část vodní plochy Brněnské přehrady zaplnili uživatelé paddleboardů, což je v posledních letech velmi oblíbená sportovní aktivita.

Hustota plavebního provozu byla v důsledku pandemie zvýšená na všech vodních plochách v působnosti pobočky Přerov, proto mnoho dalších dozorových výjezdů bylo směřováno na na přehradní nádrže Dalešice, Žermanice, Těrlicko, Nové Mlýny I. a Nové Mlýny III., ale i na Vranovskou přehradu. Ani na těchto sledovaných vodních cestách není výjimkou výskyt paddleboardů a jetsurfů, jejichž množství vzrůstá v posledních několika plavebních sezónách v celé České republice.

V rámci provedených kontrol byly na účelových vodních cestách zjištěny přestupky týkající se zejména provozování vodního lyžování, jetsurfů či jiných způsobů akrobatické plavby mimo vymezenou vodní plochu schválenou pro tyto účely. Zaměstnanci pobočky Přerov se dále velmi často setkávali s provozováním technicky nezpůsobilého plavidla, plavidlem neopatřeným poznávacími znaky, nerespektováním plavebního značení, vedením malého plavidla osobou pod vlivem alkoholu, vůdcem plavidla bez průkazu způsobilosti či plavidlem nevybaveným předepsanými lodními listinami. Obdobně jako v plavebních sezónách minulých byl i v průběhu sezóny 2020 zaznamenán velmi pozitivní vliv provádění kontrolní činnosti Státní plavební správy ve spolupráci s příslušníky Policie České republiky. Zejména v případech agresivního chování vůdců plavidel či celé posádky, nejčastěji pod vlivem alkoholu, má přítomnost příslušníka Policie ČR velmi důrazný vliv a pozitivní dopad na projednání zjištěného přestupku na místě, přičemž spolupráce s Policií ČR je celkově velice přínosná a potřebná pro budoucí zlepšování bezpečnosti a kvality plavebního provozu.

Ani vliv šíření onemocnění, které bylo v průběhu plavební sezóny 2020 na částečném ústupu, však nezabránilo přestupkovému jednání vůdců plavidel a dalších členů posádek. Obdobně jako v předcházejících letech byly nejčastějšími proviněními vedení malého plavidla bez příslušného průkazu způsobilosti, provozování malého plavidla bez poznávacích znaků či nevybaveného příslušnými lodními listinami. Významný podíl na počtu zjištěných přestupků tvořilo také vedení plavidla pod vlivem alkoholu. Rovněž se v posledních letech čím dál častěji vyskytují přestupky v podobě vodního lyžování ve vleku za plavidlem a plavba jetsurfů mimo vymezenou vodní plochu.

Státní plavební správa se snaží řešit s vůdci či provozovateli plavidel většinu přestupků přímo na místě zjištění, nejčastěji příkazem na místě nebo stanovením termínu pro odstranění nedostatků. Mimo sankcí na místě, které jsou nejúčinnějším nástrojem nápravy, Státní plavební správa v rámci dozoru nad bezpečností plavby zadržuje lodní osvědčení plavidel, jejichž technický stav neodpovídá příslušným předpisům. V souvislosti s touto situací pak podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, rozhoduje Státní plavební správa v řízení na místě o zákazu další plavby ze zákonem stanovených důvodů, což se osvědčilo jako velmi účinný nástroj a v určitém smyslu slova i druh sankce udělený přímo na místě.

Zjištěné přestupky na straně vůdců a provozovatelů plavidel byly řešeny zákazem plavby na místě, poté bylo s podezřelým zahájeno přestupkové řízení. Formou příkazního řízení na místě byly vyřešeny ty přestupky, které lze v souladu se zákonem takto vyřešit.

Závěrem je třeba zdůraznit, že právě výše zmiňovaná spolupráce s Policií České republiky je z hlediska efektivního výkonu státního dozoru nad bezpečností plavebního provozu v České republice klíčová. Státní plavební správa rovněž aktivně spolupracuje na bezpečnostních opatřeních vyhlášených Policií České republiky.

5.2 Plavební nehody

V roce 2020 došlo celkem k 35 plavebním nehodám, z toho v pěti případech byly nehody hodnoceny jako velké, jejichž následky byla těžká újma na zdraví či úmrtí účastníka plavebního provozu. Ve srovnání s rokem 2019 se jedná o skokový nárůst, v roce 2019 došlo celkem ke 12 plavebním nehodám, přičemž všechny tyto nehody byly hodnoceny jako malé, kdy škoda nepřekročila 1.000.000,- Kč a nedošlo ani k těžké újmě na zdraví či úmrtí účastníka plavebního provozu. Jedná se rovněž o nejvyšší počet plavebních nehod za posledních 30 let, počet plavebních nehod za rok naposledy překročil 30 v roce 1995, kdy došlo celkem k 31 plavebním nehodám. Přestože vývoj plavební nehodovosti vykazuje dlouhodobě kolísavý charakter, lze konstatovat, že v roce 2020 se jednalo skutečně o výrazné překročení dlouhodobého průměru, což je patrné při pohledu na údaje za posledních dvacet let. V období od roku 2000 až do roku 2019 fluktoval počet nehod převážně mezi 10 a 20 ročně, tento počet byl mírně překročen pouze v letech 2003–2005 a v roce 2018, naopak k nejnižšímu počtu plavebních nehod došlo v letech 2010–2014, kdy jejich počet nepřesáhl 10 ročně.

Příčinu nárůstu počtu plavebních nehod spatřuje SPS jednak v opatřeních vedoucích k omezení cestování Čechů do zahraničí, což vedlo k častějšímu trávení dovolených v ČR, a tedy i na českých vodních nádržích a řekách, dále také v příznivější hydrologické situaci, která měla za následek vyšší vodní stavy, a v neposlední řadě v medializaci problematiky tonutí vodáků, jež vyústila v důslednější oznamování plavebních nehod k šetření SPS.

V roce 2020 vzrostl také podíl velkých plavebních nehod, jejichž následkem bylo těžké zranění či úmrtí účastníka plavebního provozu, na jejich celkovém počtu. Tragické následky měly v tomto roce převážně nehody vůdců plavidel bez vlastního strojního pohonu (vodáků) a jejich příčinou bylo často přecenění vlastních sil souvisejících s plavbou za zvýšeného vodního stavu, případně při proplouvání jezu, ale také alkohol v krvi. V jednom případě došlo ke zranění plavkyně po střetu s vodním skútem. Celkem se v roce 2020 jednalo o 5 velkých plavebních nehod.

V souvislosti s rostoucím zájmem o rekreační plavbu v posledních letech čím dál více roste podíl malých plavidel na celkovém počtu plavebních nehod. Také v roce 2020 došlo k většině nehod výlučně za účasti malých plavidel. Výjimku tvořilo 8 nehod, přičemž pouze ve dvou případech se nehody neúčastnilo malé plavidlo. Nehody samotného velkého plavidla spočívaly v kolizi těchto plavidel s překážkou na vodní cestě. V jednom případě se jednalo o tlačný remorkér, v tom druhém o zadokolesový motorový remorkér Beskydy. V případech, kdy došlo ke kolizi malého a jiného než malého plavidla, se jednalo o střet malého plavidla s vlastním strojním pohonem s plovoucím zařízením (2x), kolizi malého plavidla s vlastním strojním pohonem s osobní motorovou lodí (2x), kolizi malého plavidla s vlastním strojním pohonem s tlačným remorkérem (1x) a kolizi malého plavidla bez vlastního strojního pohonu s kyvadlovým přívozem, při které došlo k najetí kanoe na lano kyvadlového přívozu, což vedlo k převržení kanoe a lehkému zranění její posádky.

Nejvíce plavebních nehod bylo v roce 2020 evidováno na Moravě včetně Baťova kanálu, a to celkem 7, a dále na Slapské přehradě, kde došlo celkem k šesti plavebním nehodám. Celkem k pěti plavebním nehodám došlo na Vltavě v Praze a na Labi. Vysoký počet plavebních nehod na Baťově kanále úzce souvisí s velmi intenzivním provozem na této vodní cestě. Ten je dán jednak množstvím půjčoven umožňujícím zapůjčit si plavidlo s vlastním strojním pohonem, k jehož vedení není potřeba být držitelem průkazu způsobilosti vůdce malého plavidla a jednak cha-

rakterem této vodní cesty. Relativně malé rozměry plavební dráhy a nezkušenost vůdců malých plavidel pak často vedou ke vzniku rizikových situací a následně plavebních nehod. Je však nutné konstatovat, že naprostá většina těchto nehod dlouhodobě za následek pouze materiální škodu, a to většinou v minimálním rozsahu.

Příčinou naprosté většiny plavebních nehod bylo stejně jako v minulých letech nedodržení pravidel plavebního provozu, případně nautická chyba, která spočívala v nesprávném odhadu plavební situace. Pouze ve třech případech nebylo příčinou plavební nehody jednání fyzické osoby. Ve dvou z těchto případů byla nehoda způsobena nedostatky vodní cesty, v jednom technickou závadou plavidla.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Jiná než malá plavidla	1	2	0	0	1	2
Malá plavidla	8	28	0	5	8	27
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	3	2	0	0	3	6
Celkem	12	30	0	5	12	35

Za posledních 10 let bylo Státní plavební správě oznámeno 134 plavebních nehod, z toho 123 malých a 11 velkých plavebních nehod, které pro podezření z trestného činu postoupila Úřadu služby kriminální policie a vyšetřování – Policie České republiky.

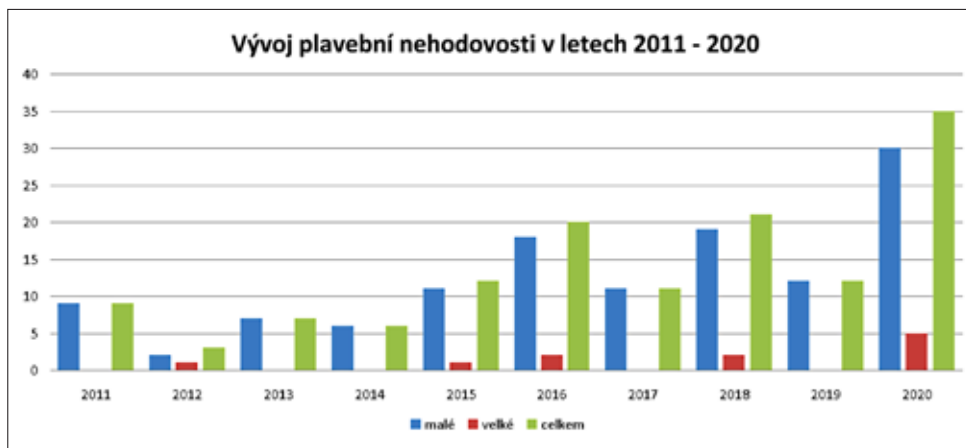
Na celkovém počtu plavebních nehod se podílelo 116 malých a 38 jiných než malých plavidel. Malá plavidla vzájemně kolidovala v 48 případech a jiná než malá ve čtyřech případech. Malé plavidlo kolidovalo s jiným než malým plavidlem v dvaceti případech a ve třech případech kolidovalo malé plavidlo s plavcem.

Na dopravně významných vodních cestách došlo k 111 plavebním nehodám, na účelových vodních cestách k 18 nehodám a na ostatních vodních cestách k pěti plavebním nehodám. Z toho došlo na Labi k 8 nehodám, na Vltavě od Třebenic po ústí do Labe k 13 nehodám a na ostatních vodních cestách včetně přehradních nádrží a jiných vodních ploch k 84 plavebním nehodám.

Příčinou těchto nehod bylo v 63 případech porušení pravidel plavebního provozu, na kterých se v 52 případech podílelo i nesprávné vyhodnocení plavební situace vůdcem plavidla, čili nautická chyba, která zpravidla spočívala v nesprávně odhadnuté vzdálenosti pro bezpečné zastavení plavidla nebo v opožděné korekci směru plavby potřebné pro zabránění kolizi s jiným plavidlem nebo stavbou na vodní cestě. Příčinou 6 plavebních nehod byla technická závada na plavidle a v 16 případech se plavidlo poškodilo o neoznačenou plavební překážku v plavební dráze.

Následkem plavebních nehod v tomto období byla ve 115 případech materiální škoda, v 11 případech došlo k ublížení na zdraví, ve třech případech byl následkem nehody smrtelný úraz a v 5 případech utonutí.

Počet plavebních nehod v každém roce, v poměru malé a velké plavební nehody, je znázorněn v grafu, kterým je vyjádřen vývoj plavební nehodovosti v období posledních 10 let.



Podrobnější statistika plavební nehodovosti od roku 2000 je zveřejněna na webové stránce Státní plavební správy na adrese <http://plavebniurad.cz>.

6. Dozor na plavidla

6.1 Plavidla jiná než malá plavidla

Zpravidla do několika pracovních dnů jsou vyřizovány žádosti o schválení technické způsobilosti nebo ověření technické způsobilosti plavidel jiných než malých, pokud jsou žadatelem dodány veškeré potřebné podklady. Tuto skutečnost ovlivňuje fakt, že se jedná o spolupráci s provozovateli, kteří už v této branži fungují dlouhodobě. Doba pro vyřízení podané žádosti se prodlužuje v případech, kdy termín prohlídky plavidla pověřenou osobou je opožděn nebo podaná žádost není kompletní. Přesto však lze říci, že zejména díky vzájemné spolupráci se subjekty pověřenými prohlídkami, se vzniklé nedostatky dařilo řešit bez větších problémů.

Vzhledem k pandemické situaci na jaře 2020 v členských státech EU byla nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/698 prodloužena platnost osvědčení Unie plavidel, která by skončila mezi 1. březnem a 31. srpnem 2020, a to o šest měsíců. Toho využilo několik provozovatelů plavidel, na která se prodloužení platnosti vztahovalo.

Technický stav lodního parku se v průběhu let nijak výrazně nemění. Nejčastějšími závadami u plavidel je zmenšení tloušťky obšívky jejím opotřebením a její deformace. Dalšími závadami je pak opotřebením dalších technických zařízení plavidla v závislosti na jejich stáří. Provozovatelé plavidel, zvláště osobních plavidel v oblasti Prahy, byli v roce 2020 významně postiženi pandemickou situací v souvislosti s nemocí COVID-19. Osobní lodě, které jsou jinak v průběhu celého roku komerčně využívány, byly v roce 2020 v provozu velmi krátkou dobu. Přeprava osob se až na několik málo týdnů v letních měsících, téměř zastavila. To pro provozovatele plavidel znamenalo významnou finanční ztrátu. I přes tuto složitou situaci byly u většiny osobních lodí prováděny pravidelné prohlídky a obnova platnosti lodního osvědčení. U osobních lodí provozovaných v lokalitě Prahy pokračovala v roce 2020 remotorizace jak hlavních pohonných jednotek, tak i pomocných motorů, které zásobují plavidla elektrickou energií. Původní motory jsou tak nahrazovány novými pohonnými jednotkami, které splňují emisní podmínky STAGE 3. Modernizace pohonných jednotek již proběhla u většiny osobních plavidel. Remotorizace přispěla ke snížení emisní zátěže v lokalitách, kde jsou plavidla provozována. U několika plavidel začala remotorizace v roce 2020 a bude dokončena během roku 2021.

V odvětví stavby nových plavidel obchodní plavby nebyla zaznamenána žádná změna. Činnost loděnic a závodů zabývajících se stavbou plavidel je dlouhodobě až na stavbu nedostrojených trupů říčně námořních plavidel pro zahraniční rejdaře, téměř nulová. Současný lodní park je pouze udržován v provozuschopném stavu nebo je z důvodů prošlé platnosti lodních dokladů odstaven jejich provozovatelem z aktivního plavebního provozu. Po vyřazení plavidel z provozu dochází běžně z ekonomických důvodů k likvidaci plavidel sešrotováním, v ojedinělých případech k prodeji do zahraničí. Jen výjimečně dochází k rozsáhlejším opravám nebo modernizacím.

V roce 2020 byla nově do provozu uvedena jedna starší osobní loď dovezená z Rakouska. Osobní loď jména Smetana je provozována na vodní nádrži Lipno I.

Po náročné rekonstrukci a pod novým jménem Morava byla zaevidována loď z roku 1955, kterou postavili svépomocí zaměstnanci Dopravního podniku města Brna. Jedná se o dvoupalubovou osobní motorovou loď, kterou provozuje Doprav-

ní podnik města Brna, a.s. na Brněnské přehradě. Loď prošla kompletní rekonstrukcí spočívající v opravě hlavní paluby, kormidelního systému, interiéru, elektroinstalace, dnové a boční obšívky, vodotěsné přepážky, požárního a drenážního systému. Od roku 2013 je loď technickou kulturní památkou.

Přírůstkem do moravské flotily je také švýcarská loď Munot z roku 1936, která v minulosti brázдила Bodamské jezero, následně prošla modernizací a po zdolávání evropských vodních cest kotví ve vodách novomlýnské nádrže pod Pálavou. Předností celého plavidla je právě jeho historičnost a autentičnost.

Dále byly v roce 2020 uvedeny do provozu dva nové plovoucí stroje (sací bagry).

Odborné komise k ověřování technické způsobilosti plavidel vykonávaly svoji činnost standardním způsobem. v několika případech se prohlídek plavidel zúčastnili zástupci Státní plavební správy spolu s pověřenou inspekční organizací. Od druhé poloviny roku 2019 u plavidel, která nejsou malými a jsou schválena pro provoz také na Evropských vodních cestách (většinou v zóně 3), jsou prováděny prohlídky dle požadavků evropské normy ES-TRIN. Po schválení jejich technické způsobilosti je těmto plavidlům vystaveno nové „Osvědčení Unie pro plavidlo vnitrozemské plavby“ dle vzoru uvedeného v evropské normě ES-TRIN. Tato nová „Osvědčení Unie“ jsou evidována v samostatné číselné řadě a mají odlišné číselné označení, než je použito u původních osvědčení „Osvědčení plavidla vnitrozemské plavby“. Uvedená legislativní změna znamená výměnu všech osvědčení za nová, což významně zvyšuje pracnost při prodlužování platnosti osvědčení.

U plavidel, která jsou výlučně provozována na vodních cestách České republiky v zóně 3 nebo 4, je možné povolit odchylky od června roku 2019 stanovené v přílohách vyhlášky č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách. Těmto plavidlům je pak vystaveno nové „Osvědčení plavidla vnitrozemské plavby“. Výjimky nebyly v roce 2020 inspekčními organizacemi využity.

Posuzování technické způsobilosti plovoucích zařízení, která spadají do kompetence Státní plavební správy, probíhalo na základě podaných žádostí, stejně jako u ostatních druhů plavidel. Po schválení technické způsobilosti je pro plovoucí zařízení vystaveno buď nové „Osvědčení plovoucího zařízení“ nebo je prodloužena platnost stávajícího již vystaveného osvědčení. Za zmínku stojí zaevidování nového plovoucího zařízení – Servisní stání služebních plavidel. Povodí Moravy, s. p. na levém břehu řeky Moravy v Uherském Hradišti vybudovalo 54 metrů dlouhé servisní stání pro složky integrovaného záchranného systému, Státní plavební správu a Povodí Moravy, s. p. Smyslem je zajistit zejména vyšší bezpečnost a operativnost zásahů na Baťově kanále, protože návštěvnost vodní cesty a množství registrovaných plavidel rok od roku roste.

Prozatímní osvědčení bylo vystaveno pro 7 plavidel. Tato plavidla bez platného lodního osvědčení byla většinou přepravována k provedení inspekční prohlídky nebo k novým vlastníkům. Jedno z prozatímních osvědčení bylo vystaveno pro osobní loď (Agnes de Bohemia), která již byla provozována na území České republiky a byla nově zapsána do plavebního rejstříku ČR.

V Praze na Vltavě proběhla v květnu v omezeném rozsahu každoroční kulturní akce Svatojánské slavnosti Navalis 2020 a v září se konala hudební akce Struny podzim. Pro tuto akci jsou využívány sestavy plavidel a plovoucích zařízení, které slouží jako podium, hlediště a další prostory pro pořadatele i veřejnost. U těchto sestav plavidel a plovoucích zařízení provádí Státní plavební správa prohlídky pro posouzení technické způsobilosti a vystavení příslušných dokladů.

Objem podaných žádostí o vydání povolení k umístění plavidla na vodní cestě byl srovnatelný s předchozím rokem. Státní plavební správou bylo vystaveno celkem 65 povolení k umístění plavidla na vodní cestě. v řadě případů se jednalo o opakované povolení k umístění provozovateli odstavených plavidel v přístavech, další se týkala neprovozovaných plavidel výrobců šterkopísků, dále pak jednorázových akcí jako umístění pontonu s ohňostrojí na tradiční letní akci na Brněnské přehradě a také plavidel umístěných na vodní cestu před provedením technické prohlídky. Jedním z důvodů může být nedostatek poptávky po přepravách na území České republiky a v dalších případech pak oddálení pravidelné technické prohlídky plavidel z ekonomických důvodů.

V roce 2020 bylo vystaveno celkem 96 povolení pro zvláštní přepravu dle § 29g zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. V drtivé většině se jedná o povolení k přepravě plavidla jinak neschváleného k tlačení k přestavbě nebo sešrotování. Dále se jedná o obojživelné transportéry a vznášedla používaná HZS k výcviku. v tomto období byla uskutečněna třikrát přeprava plovoucích těles nedostrojených trupů říčně námořních lodí do zahraničí. Jedno z loděnice Děčín-Křešice (říčně-námořní loď CT 1866 – Provider) a dvě z loděnice Lhotka nad Labem (říčně-námořní lodě ZMS 18-03 a ZMS 18-04).

Ke zkrácení lhůty pro prodloužení platnosti osvědčení plavidla vnitrozemské plavby odbornou komisí v minulém období došlo v jednotkách případů. Lhůty byly na návrh organizace pověřené pohlídkami dle inspekční zprávy zkráceny většinou z důvodu zhoršeného stavu obšívky a neprovedené prohlídky na souši popřípadě pak pro opotřebení propulzního zařízení nebo jiné technologie.

V České republice jsou stále dva subjekty, na které se mohou obracet vlastníci a provozovatelé s požadavky na posouzení technického stavu jejich plavidel.

Ve sledovaném období neproběhla vzhledem ke specifickému vývoji plavební sezóny v důsledku pandemické situace žádná významná nebo mimořádná kontrolní akce technického dozoru. Vzhledem k pokračujícím mírným klimatickým podmínkám v zimním období byly prováděny kontroly vodních ploch, šterkoven za účelem dozorování při provádění pravidelné zimní údržby a oprav plovoucích strojů a zařízení.

Osvědčení plavidla bylo prodlouženo bez předložení inspekční zprávy pro devět plavidel. Jednalo se o plavidla, jimž končila platnost lodního osvědčení v době výskytu COVID-19 a nebo byla přepravována k provedení inspekční prohlídky.

V agendě cejchování bylo provedeno kompletní cejchování plavidla MATY. Jedná se o tlačný nákladní člun, jehož těleso je po přestavbě tvořeno předním a středním dílem původně motorové nákladní lodě CARINA. Agenda cejchování představovala především opakované prohlídky, případně opravy cejchovních znaků u dříve ocejchovaných plavidel po uplynutí platnosti cejchovních průkazů. Přecejchování plavidla se provádí v případě, že cejchování plavidla po provedeném přeměření neodpovídá skutečnosti. v jednom případě bylo přecejchování plavidla provedeno z provozně-technických důvodů na straně provozovatele plavidla ve Spolkové republice Německo.

Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla	
Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně	0
Osvědčení o vlastnictví plavidla	0

Technický dozor na jiná než malá plavidla				
Vydání nebo prodloužení platnosti dokladu	Technické prohlídky, cejchování	Nově zapsaná plavidla	Změny a prodloužení platnosti – nový doklad	Změny a prodloužení platnosti zapsané do dokladu
Osvědčení Společenství plavidla vnitrozemské plavby	186	18	75	184
Osvědčení plovoucího zařízení		44	37	
Povolení zvláštní přepravy		96	X	X
Cejchovní průkaz	15	3	10	2
Celkem	201	161	112	186

6.2 Malá plavidla

Objem počtu podaných žádostí v oblasti malých plavidel byl bez ohledu na omezení spojená s pandemií COVID-19 značný a srovnatelný s předchozími roky. Pandemická situace v roce 2020 si vyžádala přijetí mimořádných opatření pro zajištění chodu poboček. Útvary dokladů plavidel však kromě krátkého období přelomu měsíců března a dubna zpracovávaly požadavky veřejnosti trvale. Ve zmíněném období došlo k faktickému zrušení osobních kontaktů s veřejností, komunikace probíhala jen po telefonu nebo písemnou formou.

Byly prováděny pravidelné technické prohlídky malých plavidel, technické prohlídky plavidel před jejich zápisem do rejstříku malých plavidel (nových a použitých, jak zakoupených v České republice tak dovezených ze zahraničí), vyřizování žádostí o provedení zápisu změny v rejstříku malých plavidel (např. změna vlastníka, změna motoru apod.), výpisy a výmazy z rejstříku malých plavidel a schvalování technických dokumentací pro vlastní stavbu plavidel. Kromě vyřizování konkrétních žádostí byly pracovníky oddělení ve zvětšené míře v souvislosti s pandemickou situací poskytovány veřejnosti odpovědi na dotazy, a to jak telefonické, tak i zaslané elektronickou poštou.

Vzhledem k pandemické situaci v ČR musely útvary dokladů plavidel část roku 2020 pracovat v mimořádném režimu a často rozděleny na dvě pracovní skupiny, které se pravidelně střídaly v činnostech na úřadu a výjezdech na technické prohlídky malých plavidel ve stanovených lokalitách. Plánované termíny technických prohlídek mimo sídla úřadu, které musely být v měsíci březnu a dubnu rušeny v souvislosti s COVID-19, byly plně nahrazeny do poloviny měsíce května. Rychlá náhrada zrušených termínů technických prohlídek tak zabránila narušení plynulého plánu provádění technických prohlídek v letní sezóně. V některých vytipovaných lokalitách byly technické prohlídky vykonávány i v sobotu. Přesto po uvolnění epidemické situace v letních měsících došlo k určitému nárazovému zvýšení počtu požadavků na provedení technických prohlídek. Tyto zvýšené požadavky se dařilo průběžně vyřizovat. Současně ve zvýšené míře docházelo k rušení již dohodnutých termínů prohlídek plavidel z důvodu onemocnění žadatelů nemocí COVID-19.

Pokud to bylo z organizačních a personálních důvodů možné, žádosti byly vyřizovány v průběhu několika dnů, zcela výjimečně do 30 dní od podání. Výjimkou byly žádosti o technickou prohlídku plavidla, které byly podány po ukonče-

ní plavební sezóny, na jednotlivá plavidla v odlehlých lokalitách. U těchto žádostí došlo k jejich vyřízení, a to i s ohledem na hospodárnost činnosti úřadu, po delší době, kdy bylo podáno více žádostí na výjezd techniků do jedné lokality. Až na výjimky se nedaří přesvědčit provozovatele servisních středisek pro malá plavidla, aby u svých zákazníků sumarizovali poptávku pro provedení technických prohlídek a žádali o jejich provedení již v jarních měsících.

Technické prohlídky malých plavidel byly stejně jako v předcházejících letech prováděny v sídlech poboček SPS, na služebně Státní plavební správy ve veřejném přístavu Hluboká nad Vltavou a dále i mimo sídlo poboček na zveřejněných lokalitách a místech. Mimo tato místa byly technické prohlídky prováděny operativně, podle objemu shromážděných požadavků. Nadále pokračuje praxe provádění evidenčních prohlídek nových vodních skútrů u dovozce, v době před jejich vlastním prodejem zákazníkovi. Plánované výjezdy na technické prohlídky do zveřejněných lokalit probíhaly již od března. Při výjezdech na technické prohlídky byly využívány jak služební automobily, tak na vodních dílech služební plavidla. Pandemická situace přinesla do organizace provádění technických prohlídek v sídle úřadu vynucenou změnu, kdy se žadatelé o provedení technické prohlídky musí pomocí on-line systému objednávat na konkrétní datum a hodinu. Touto úpravou nedošlo ke snížení kapacity technických prohlídek v sídle poboček úřadu, zvýšil se komfort žadatelů a zamezilo se delším čekacím dobám na provedení technické prohlídky plavidla. Uvedený systém se v roce 2020 osvědčil, a proto se takto budou technické prohlídky provádět i nadále.

Technický stav malých plavidel jako celku je uspokojivý a dlouhodobě se výrazně nemění. V ojedinělých případech bylo plavidlo při technické prohlídce shledáno technicky nezpůsobilým z důvodu jeho nevyhovujícího technického stavu. V několika případech byly zjištěny neschválené úpravy konstrukce plavidel, což se týká většinou obytných plavidel vlastní konstrukce. Mezi pravidelně se opakující závady zjištěné při technických prohlídkách patří neúplná povinná výstroj plavidla (např. noční signalizace plavidla, kotvy), na plavidle instalované neschválené vyhrazené technické zařízení (zvláště u plynových zařízení se jedná o vysoké bezpečnostní riziko), absence bezpečnostních prvků výbavy jako např. hasicích přístrojů a vyústění odpadních vod z plavidla do řeky. U obytných plavidel – hausbotů – se často opakovala závada, kdy chyběl přístup do všech míst lodního trupu pro kontrolu jeho technického stavu a případnou údržbu, pokud tyto prostory nebyly trvale vodotěsně uzavřené a neodvětrávané. v ojedinělých případech byl u plavidla nefunkční strojní pohon nebo byl nově instalovaný starší motor bez evropské certifikace (bez štítku od výrobce se značkou CE) nebo nebyl prokazatelně doložen provoz tohoto motoru již v některém státě Evropské unie. Zjištěné nedostatky byly řešeny opakovanou technickou prohlídkou po odstranění zjištěných závad, případně formou správních řízení. Ne všechny uskutečněné kontroly technické způsobilosti byly ukončeny vydáním lodního dokladu. v několika případech bylo řízení usnesením zastaveno a požadovaný doklad nebyl vystaven.

Počet vydaných prozatímních osvědčení je obdobný jako v předešlých letech, jedná se zejména o situace, kdy plavidlo je nově zapisováno do rejstříku malých plavidel, při technické prohlídce nebyly zjištěny závady, které by bránily provozu plavidla, a vlastník chce s plavidlem plout bezprostředně po provedené technické prohlídce. Poslední novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, z roku 2019 došlo k taxativnímu vymezení důvodů pro vydání prozatímního osvědčení plavidla a omezení doby, na kterou lze prozatímní osvědčení vydat. Legislativ-

ní změna již nedovoluje vydávat prozatímní osvědčení pro předváděcí plavby plavidel prodejců, výstavní účely apod. Novela zákona vstoupila v platnost v červnu 2019, ale v této oblasti se projevila až v roce 2020.

V roce 2020, stejně jako v předchozích letech, proběhlo několik zkušebních plaveb u malých plavidel, která jsou provozovateli určena pro provoz v půjčovně malých plavidel, přičemž tato plavidla mohou vést osoby bez průkazu způsobilosti. Všechna tato malá plavidla při zkušební plavbě vyhověla stanoveným podmínkám a bylo jim vystaveno nové lodní osvědčení s úředním záznamem o způsobilosti plavidla pro tento druh půjčovny. V případě plavidel určených pro provoz v půjčovně lze konstatovat, že zájem provozovatelů o schválení těchto plavidel v průběhu let neochabuje.

V několika případech byla podána žádost o schválení malého plavidla pro provozování vodní dopravy pro cizí potřebu. Při posouzení plavidla dle požadavků stanovených ve vyhlášce č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách, nebylo možné některým z těchto žádostí vyhovět, protože plavidlo jako celek nesplňovalo všechny stanovené požadavky stanovené vyhláškou.

Lze konstatovat, že většina provozovatelů přistupuje k údržbě svých plavidel zodpovědně a udržuje je v technicky způsobilém stavu. Pouze v ojedinělých případech nebylo některé plavidlo již delší dobu udržováno a bylo tak ve špatném technickém stavu (například nadměrná koroze ocelového trupu plavidla).

V roce 2020, v hlavní rekreační sezóně, proběhlo na nádržích vltavské kaskády několik kontrol plavebního provozu, kterých se zúčastnili i technici útvaru dokladů plavidel. V rámci kontrolní činnosti zaměřené na bezpečnost plavebního provozu tak proběhl i dohled na technickou způsobilost plavidel.

Dokumentace předkládané odborně způsobilými osobami byly až na výjimky předkládány kompletní, se všemi požadovanými údaji.

Technický dozor na malá plavidla				
Vydání nebo prodloužení platnosti dokladu	Technické prohlídky	Nově zapsaná plavidla	Změny a prodloužení platnosti – nový doklad	Změny a prodloužení platnosti zapsané do dokladu
Osvědčení plavidla vnitrozemské plavby	2669	108	312	365
Mezinárodní osvědčení pro rekreační plavidlo		719	1622	865
Celkem	2669	827	1934	1230

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	0
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	40

6.3 Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel

V případech zápisu plavidel do rejstříků stále výrazně převažují nově zapisovaná malá rekreační plavidla nad ostatními plavidly. Stagnace nákladní lodní dopravy

a omezená splavnost některých vodních cest v České republice má vliv na zanedbatelný počet nově zapsaných velkých plavidel.

V roce 2020 bylo na pobočce Praha zapsáno do plavebního rejstříku celkem 21 nových plavidel a plovoucích zařízení. Z toho dvě starší osobní lodě a dva nové plovoucí stroje – sací bagry. Nově zapsaných plovoucích zařízení do plavebního rejstříku bylo celkem 17. Mezi nově zapsaná plavidla v plavebním rejstříku na pobočce Děčín patří i tři plavidla, která byla v minulosti provozována na Dunaji. Jedná se jeden tlačný remorkér HELENA a dva tlačné čluny RIVERSERVICE 1 a RIVERSERVICE 2. Dále byly zapsány dvě osobní lodě v působnosti pobočky Přerov. Ostatní plavidla zapsaná v roce 2020 do plavebního rejstříku jsou plovoucími zařízeními.

Mezi významnější vymazaná plavidla z plavebního rejstříku z důvodu prodeje do zahraničí patří motorová nákladní loď DREBKAU z roku 1963.

Nová malá plavidla, nově zapisovaná do rejstříku malých plavidel, jsou vyrobena převážně v zahraničí. Většina plavidel pochází od výrobců ze členských států EU, severoamerického kontinentu, Ukrajiny a Číny. Zvyšuje se podíl plavidel vyrobených v Polsku. Menší zastoupení na trhu mají plavidla českých výrobců a vlastní stavby plavidel podle úřadem schválené technické dokumentace.

U českých výrobců převládají otevřená plavidla a obytná plavidla tzv. hausbóty. Rozměry hausbotů se zvětšují a dnešním standardem jsou plavidla s délkou přes 10 metrů. Většina prodejů nových plavidel se realizuje přes české dovozce a prodejce, ovšem současně se zvyšuje počet malých plavidel dovezených individuálně ze zahraničí, zvláště z Ukrajiny a Číny. v mnoha případech pak prostřednictvím e-shopů. Zvláště u dovozů realizovaných prostřednictvím e-shopů vznikají problémy s doklady potřebnými pro zápis plavidla do rejstříku, kdy kupující mnohdy obtížně získává od prodejce CE prohlášení o shodě. Poměr malých plavidel s vlastním pohonem a malých plavidel s plachtou zůstává již řadu let stejný a vyznívá ve prospěch plavidel s vlastním pohonem.

Největší podíl u nových plavidel tvoří gumotextilní plavidla s přívěsným motorem vyrobená v Číně, na Ukrajině a Lotyšsku. Další část nových plavidel tvoří laminátová nebo hliníková plavidla a vodní skútry. Nadále přetrvává poměrně velký počet nově zapisovaných vodních skútrů, i když meziročně tento počet mírně klesl. Nejmenší položkou jsou plavidla vlastní stavby postavená podle schválené technické dokumentace.

V roce 2020 počet nových zápisů do rejstříku malých plavidel pravděpodobně v souvislosti s celosvětovou pandemickou krizí mírně poklesl, ale například v působnosti pobočky Praha to bylo pouze o jedno plavidlo méně než v roce 2019.

Stálý zájem také přetrvává u nových zápisů do rejstříku malých plavidel v případě dovozů starších použitých malých plavidel ze zahraničí. Zde se jedná jak o dovozy individuální, tak i o dovozy prostřednictvím prostředníků, kteří hromadně dovážejí plavidla do České republiky. Dovozy starších plavidel jak s vlastním pohonem, tak i plachetnic, se realizují především z Nizozemí, Spolkové republiky Německa, Švýcarska, Itálie, Španělska a Polska. Technický stav těchto starších plavidel byl, i přes jejich obvykle vysoké stáří, většinou vcelku uspokojivý.

V několika případech, v době před vlastním podáním žádosti žadatelem, byly technikem zjištěny skutečnosti, které bránily provedení technické prohlídky a následnému zápisu plavidla do rejstříku jako např. přestavba přívěsného motoru z různých motorů, nevěrohodné štítky výrobce na plavidle nebo motorech apod.

Státní plavební správa v případě pochybností u předkládaných dokladů a listin úzce spolupracuje jak s oprávněnými úřady evropských států, tak i s dovozci

plavidel a motorů do České republiky. Při uvádění nových plavidel na český trh, kdy výrobce porušuje zákonné požadavky, spolupracuje Státní plavební správa s Českou obchodní inspekcí.

Zaměstnanci útvaru dokladů plavidel byli často kontaktováni s dotazy zájemců o koupi použitého plavidla dovezeného ze zahraničí na doklady a listiny potřebné k zápisu takového malého plavidla do rejstříku. v několika případech byli tito zájemci upozorněni na vážné nedostatky v předkládaných dokladech a na možné problémy při vyřizování žádosti o zápis plavidla do rejstříku.

S prodeji plavidel nebyly zaznamenány potíže a případná spolupráce probíhá bezkonfliktně.

Výmaz z rejstříku malých plavidel probíhal především z důvodu prodeje do zahraničí a likvidace plavidel, případně vlastník plavidlo vymazal z toho důvodu, že plavidlo prodává a nový vlastník plavidlo s výtlakem do 1 tuny provozuje s motorem do 4 kW.

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2020		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	21	8
Děčín	6	14
Přerov	12	1
Celkem	39	23

Plavidla zapsaná a vymazaná v rejstříku malých plavidel v roce 2020		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	609	110
Děčín	81	18
Přerov	195	41
Celkem	885	169

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2020				
Druh plavidla	Počet *	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	106	15823	X	15364
Motorové nákladní lodě	57	25207	57464	X
Remorkéry	116	36609	55	X
Vlečné čluny **)	8	X	1510	X
Tlačné čluny	170	X	72953	X
Převozní lodě	90	1247	377	2685
Speciální lodě	21	2508	1934	1192
Plovoucí stroje	101	1858	1481	X
Plovoucí zařízení	827	X	11553	2485
Celkem	1496	75301	146419	21726

*) Plavidla bez ohledu na platnost lodního osvědčení.

**) Včetně vlečno-tlačných člunů.

Plavidla evidovaná v rejstříku malých plavidel k 31. 12. 2020	
Druh malého plavidla	Počet
Malé plavidlo s vlastním pohonem	15370
Plachetnice	3136
Malé plavidlo bez vlastního pohonu	641
Vodní skútry	351
Převozní lodě	0
Celkem	19495

7. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel

7.1 Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých

V průběhu roku byly zkoušky vůdců plavidel a členů posádek ovlivněny opatřeními vlády proti šíření onemocnění COVID-19. Tato opatření zasáhla do organizace profesních zkoušek méně než do zkoušek vůdců malých a rekreačních plavidel, přesto musely být v měsíci březnu zrušeny dva zkouškové termíny, a to zkouška způsobilosti pro vůdce plavidel a členů posádek plavidel, která nejsou malými a pro získání osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby a zkouška způsobilosti inspektorů určených technických zařízení. I přes omezující opatření se podařilo všechny zájemce o získání průkazu v oblasti profesní plavby vyzkoušet a vystavit jim příslušná oprávnění. Další profesní zkoušky se podařilo realizovat v původních termínech, byť s řadou organizačních omezení.

Na pobočce Děčín se stále zvyšuje zájem plavecké veřejnosti o získání způsobilosti kapitána kategorie B, pobočka Praha a Přerov eviduje spíše žádosti o získání průkazu způsobilosti kapitána kategorie C a dále např. i strojmistrů.

Praktické zkoušky žadatelů pro způsobilost kapitánů kategorie C organizované pobočkou Praha proběhly v Praze, v Hluboké nad Vltavou a Štětí, zkoušky organizované pobočkou Přerov proběhly na lokalitách: Slezská Harta, Náklo, Tovačov, Vranov a Blansko. Tyto zkoušky se týkaly ověřování praktických dovedností kapitánů C, kteří doložili nejméně dvanáct měsíců praxe. v množině nově vydávaných průkazů vůdců plavidel jiných než malých byla vydávána také osvědčení na přepravu cestujících a traťová osvědčení pro kapitány B na zahraniční úsek vodní cesty Labe.

Stále existuje zájem o získání způsobilosti lodníků na všech pobočkách.

Velmi nízký zájem byl o zkoušky pro získání osvědčení odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby.

Vytiženost zkoušek vedení plavidla pomocí radaru na pobočce Praha v letošním roce výrazně klesla a zkouškové termíny téměř nebyly obsazeny. Důvodem bylo jak omezení pohybu osob v souvislosti s výskytem nemoci COVID-19, tak i zvýšený počet zkušebních dnů a větší zájem o tyto zkoušky na pobočce Děčín. Plaveckou veřejností bylo kvitováno dostatečné množství termínů a možnost vykonat tuto zkoušku na pobočce Děčín vzhledem k místu bydliště žadatelů. Kladně byla přijímána možnost seznámit se s plavidlem v rámci školení, které včetně vlastního plavidla poskytuje firma DGSA Bohemia, s. r. o., i když absolvování školení není podmínkou přijetí ke zkoušce.

Přetrvává zájem o zkoušky pro získání osvědčení odborníků ADN a obnovu získaných osvědčení v posledním roce jejich pětileté platnosti. Plavecká veřejnost nadále kladně hodnotila možnost výběru školicí firmy mezi dvěma pověřenými firmami DGSA Bohemia, s. r. o. a DEKRA, a. s. Počet žádostí o získání osvědčení bezpečnostních poradců je trvale nízký, přesto pobočka Děčín úspěšně zorganizovala zkoušku pro získání tohoto osvědčení. Odborné školení zajistila firma DGSA Bohemia, s. r. o.

Oproti minulým letům poklesl počet žadatelů o zkoušku inspektora určených technických zařízení a lze jen těžko odhadnout, zda tento vývoj souvisí s výskytem nemoci COVID-19. v tomto roce byl odzkoušen pouze jeden zájemce.

Vzhledem k velkému omezení osobní lodní dopravy v územní působnosti pobočky Praha v důsledku vládních opatření proti šíření onemocnění COVID-19, klesl počet zájemců o vydání nových plaveckých služebních knížek. Ani na pobočce Přerov nebyl zájem o vydání tohoto dokladu příliš vysoký. Pobočkou, která pokles zájmu nezaznamenala, je stále pobočka Děčín. Pro stávající držitele plaveckých služebních knížek bylo i v omezeném rozsahu úředních hodin realizováno pravidelné ověřování jejich získaných praxí, zapisování nově získaných způsobilostí lodníka, lodního strojníka a kormidelníka. Současně byly prováděny aktualizace záznamů zdravotní způsobilosti a změny osobních údajů držitelů plaveckých služebních knížek. Na žádné z poboček nebyl zaznamenán ani jeden případ falšování plavecké služební knížky.

Zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2020	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilosti k 31. 12. 2020
Lodník	21	95	3	564	194	5444
Kapitán B	36	103	37	111	19	1218
Kapitán C		102	26		9	524
Strojmistr		23	14		5	296
Převozník		1	1		0	76
Způsobilost k vedení plavidla plujícího pomocí radaru	12	28	21	23	2	620

Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2020	K 31. 12. 2020
Pobočka Praha	90	2142
Pobočka Děčín	372	6951
Pobočka Přerov	102	3705
Celkem	564	12798

Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2020	Z toho bez zkoušky ne jako nový doklad	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2020
Inspektor určeného technického zařízení	4	1	1	1	0	54
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	20	8	7	7	0	268
Přeprava nebezpečných věcí (ADNR)	18	97	53	203	266	1443
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí	2	3	1	2	2	27
Celkem	X	109	62	213	268	1777

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2020	
Zařízení	Počet
Tlaková (z toho parních kotlů)	17 (3)
Plynová	18
Elektrická silnoproudá	28
Zdvihací	8
Celkem	71

7.2 Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel

Zkoušky způsobilosti vůdců malých plavidel byly v roce 2020 plánovány celkem ve 122 zkušebních dnech, probíhaly převážně v místech sídla poboček. Zkoušky mimo pobočku proběhly v Hluboké nad Vltavou na služebně Státní plavební správy a v Hradci Králové. Z uvedených zkušebních dní bylo ale v důsledku vládních opatření souvisejících s výskytem onemocnění COVID-19 zrušeno v jarních a podzimních měsících celkem 22 vyhlášených termínů. Následně, vždy po uvolnění vládních opatření, bylo vypsáno 31 náhradních mimořádných termínů zkoušek. v náhradních termínech mohla složit zkoušky vůdců malých plavidel většina žadatelů, jejichž řádné termíny zkoušek byly zrušeny. Pouze přibližně malý počet žadatelů bude skládat zkoušky v nejbližším možném termínu 2021 a to z toho důvodu, že druhá vlna vládních opatření souvisejících s výskytem onemocnění COVID-19 vedla ke zrušení zkušebních termínů v měsíci říjnu a listopadu, které v prosinci roku 2020 již nebylo možné nahradit v plném rozsahu.

V roce 2020 byl zaznamenán pokles zájmu o získání způsobilosti vůdce malého plavidla pro plavbu v pobřežních mořských vodách, způsobilost C. Zvýšil se naopak zájem o získání způsobilosti vůdce malého plavidla pro plavbu v České

republiky. Důvodem může být omezení možnosti občanů cestovat do zahraničí v souvislosti s výskytem onemocnění COVID-19. Mírně narostl zájem žadatelů o získání způsobilosti M a S, tedy oprávnění k vedení malého plavidla bez omezení výkonu pohonu motoru, resp. bez omezení plochy plachet. Zhruba na stejné úrovni zůstává objem žadatelů, kteří před zkouškou absolvují přípravu na zkoušku ve školicích střediscích. Žadatelé přijali pozitivně nově zavedenou možnost podání žádosti o zkoušku elektronickou cestou.

Ve sledovaném období nebyl nijak vysoký zájem o vydání náhradních dokladů pro oblast plavby 2.0–3.0.

V průběhu hodnoceného roku bylo zpracováno velké množství žádostí o výměnu průkazů vůdců malých plavidel na základě zákona č. 187/2014 Sb. který novelizuje zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. S blížícím se koncem zákonné lhůty pro výměnu průkazů se zájem o výměnu těchto průkazů výrazně zvýšil. Na pobočce Přerov byl v souvislosti s výměnou průkazů vůdců malých plavidel zaznamenán případ falšování dokladu. Stále seávají žádosti o výměnu průkazů, jejichž platnost již skončila.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů *)	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2020	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2020
Vůdce malého plavidla	122	3653	2822	5932	2869	57687
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I **)	X	3606	2816	5801	2740	52583
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	122	2855	1953	4037	1892	37019

*) Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

**) Způsobilost je přiznána na základě získání způsobilosti vůdce malého plavidla.

7.3 Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla

Zkoušky způsobilosti pořádané pro kategorii M proběhly v prostoru jezu v Praze-Modřanech, a to ve všech třech z plánovaných čtyřech termínů a v jednom termínu mimořádném, jeden termín byl zrušen z důvodu opatření k zamezení šíření viru SARS CoV-2. Zkoušky způsobilosti pro kategorii S byly uspořádány v Marině Orlík na přehradní nádrži Orlík, z plánovaných 3 termínů se díky nezájmu žadatelů uskutečnily pouze dva termíny.

V tomto roce projevilo o toto pověření zájem více žadatelů než v roce předcházejícím. Odborná úroveň žadatelů se oproti předcházejícím letům zlepšila.

Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla				
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Celkem vydáno průkazů v roce 2020	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2020
Pověření k ověřování	6	20	16	184
Odborná způsobilost k ověřování	6	2	2	72

- *) Na jednu žádost lze vydat pověření k ověřování i potvrzení o odborné způsobilosti k ověřování – prosté součty tedy nemusí souhlasit.

8. Plavební popisy vodních cest – aktualizace

Plavební popisy vodních cest jsou publikovány střídavě tak, že každý rok bude uveden popis jedné vodní cesty. Plavební popis vodní cesty Labe bude uveden v Plavební ročence 2021 a plavební popis vodní cesty Morava v Plavební ročence 2022.

8.1. Vodní cesta dolní Vltava

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
PLAVEBNÍ KANÁL VRAŇANY–HOŘÍN (k. km)							
čekací stání Hořín	0,65–0,85						
elektrické vedení	0,87						
silniční most přes malou plavební komoru Hořín	0,87		11	3,91			most přes dolní ohlavi malé plavební komory
silniční most přes velkou plavební komoru Hořín	0,87		12	3,91–7,00			pohyblivý most přes dolní ohlavi
velká plavební komora Hořín	1,00				20	137,5	šířka vrat 12m
malá plavební komora Hořín					11	73	
	1,30–1,50	čekací stání Hořín					
silniční most Vrbno	2,27		20	7,00			
obratišť Vrbno	2,30–2,42						
elektrické vedení	2,36						
silniční most Zelčín	3,81		20	7,00			
potrubní lávka Zelčín	4,01		20	7,50			horkovod
obratišť Zelčín	4,10–4,30						
obratišť Chramostek	5,22–32						
silniční most Chramostek	5,35		20	7,50			
elektrické vedení	5,45						
	5,75–6,05	výhybna Lužec n. Vlt.					
elektrické vedení	6,41						
silniční most Lužec n. Vlt.	6,44		20	4,80–7,00			pohyblivý most
železniční most Lužec n. Vlt.	6,53		21,20	4,50–7,00			pohyblivý most

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
obrátiště, překladiště Lužec n. Vlt.	6,54–6,66						
elektrické vedení	6,67						
silniční most Lužec n. Vlt.	6,72		20	7,00			
elektrické vedení	8,99						
silniční most Vraňany	9,27		20	4,50–7,00			pohyblivý most
protipovodňový uzávěr plavebního kanálu	9,30		20				
	9,35–9,51	stání plavidel Vraňany					
elektrické vedení	9,96–9,98						
pohyblivý jez Vraňany	11,53						k. km 9,96
	11,68	vjezd do plavebního kanálu Vraňany–Hořín					k. km 10,10
elektrické vedení	11,75						
	12,30–12,50	stání plavidel Mlčechvosty					
	13,75	ústí Bakovského potoka					
dálniční most D 8 Vepřek	14,10		100	8,50			
ústí Mlýnského potoka	14,50						
elektrické vedení	14,72–14,84						
	15,98–16,06	překladiště Nové Ouholice					
	16,10–16,30	loděnice Staré Ouholice					
potrubní lávka Miřejovice	16,49		50	16,60			v ose plavební dráhy
ústí vodáckého slalomového kanálu	17,45						
silniční most Miřejovice	17,55		70	8,30			
	17,60–17,80	čekací stání Miřejovice					
	17,72	vjezd do dolního plavebního kanálu Miřejovice					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	18,02	velká plavební komora Mířejovice			20	133	šířka vrat 11 m, plavební komory za sebou
pohyblivý jez Mířejovice	18,10		11	5,20			
most pro pěší Mířejovice	18,10						most přes malou plavební komoru
elektrické vedení	18,12						
	18,13	malá plavební komora Mířejovice			11	68,8	plavební komory za sebou
	18,34	vjezd do horního plavebního kanálu Mířejovice					
překladiště Veltrusy	18,45–18,65						
	18,70	nátok MVE Mířejovice					
	18,83–19,00	překladiště Mířejovice					mimo provoz
potrubní lávka Nelahozeves	19,28		60	6,50			u levého břehu podjezdná výška jen 4,90 m
přístaviště Lobeček-U Hájků	20,01						
	20,10–20,25	sportovní přístav Nelahozeves					
	20,18	přístaviště Nelahozeves					
přístaviště Kralupy n. Vlt.	22,02						
lávka pro pěší Kralupy n. Vlt.	22,06		55	7,50			
	22,10	ústí Zákolanského potoka					
silniční most Kralupy n. Vlt.	22,11		55	7,00			
	22,15–22,33	stání plavidel Kralupy n. Vlt.					
sportovní loděnice Kralupy n. Vlt.	22,35–22,65						vjezd ř. km 22,43
potrubní lávka Kralupy n. Vlt.	22,87		85	9,60			horkovod
elektrické vedení	23,24						
pilíře zrušeného mostu, elektrické vedení	23,48						
elektrické vedení	23,74						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
železniční most Kralupy n. Vlt.	23,98		58	7,10			
elektrické vedení	24,40–24,43						
elektrické vedení	25,35						
vjezd do dolního plavebního kanálu Dolánky	26,60						
velká plavební komora Dolánky	26,80				20	133,42	šířka vrat 11 m, plavební komory za sebou
malá plavební komora Dolánky	26,92				11	58,5	plavební komory za sebou
pohyblivý jez Dolany	27,35						
vjezd do horního plavebního kanálu Dolánky	27,49						
ústí Máslovického potoka	28,28						
motorový přívoz Máslovice	28,33						osobní
	28,38	přístaviště Libčice n. Vlt.					
elektrické vedení	29,19						
elektrické vedení	31,04						
překladiště Řež	31,30–31,55						
lávka pro pěší Řež	32,19		62	9,22			
	33,15	ústí Podmoráňského potoka					
	33,21	přístaviště Podmoráň					
	35,07	ústí Žalovského potoka					
	35,81	vjezd do dolního plavebního kanálu Roztoky					
překladiště Klecany	35,85–35,95						v podjezí
	36,01	velká plavební komora Roztoky			19,2	133,4	šířka vrat 11 m plavební komory za sebou
	36,12	malá plavební komora Roztoky			11	58,5	
pohyblivý jez Klecany	37,07						
	37,32	vjezd do horního plavebního kanálu Roztoky					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
motorový přívoz Klecánky	37,40						osobní, s horním vodičem
elektrické vedení	37,45						
	37,60–37,72	čekací stání Roztoky					
	38,42	ústí Únětického potoka					
ústí Dražanského potoka	39,49						
ústí Čimického potoka	40,04						
elektrické vedení	40,09						
elektrické vedení	40,17						
ústí Bohnického potoka	40,61						
motorový přívoz Zámky – Sedlec	41,02						osobní, P1
	42,60–42,72	čekací stání Podbaba					
přístaviště Podhoří	42,62						
motorový přívoz Podbaba	42,70						osobní, P2
	42,82	ústí Šáreckého potoka					
	42,90	vjezd do dolního plavebního kanálu Trója					
PLAVEBNÍ KANÁL TRÓJA–PODBABA (k. km)							
překladiště Podbaba	0,11–0,37						částečná ochranná funkce
lávka pro pěší přes malou plavební komoru Praha-Podbaba	0,55			5,60			
velká plavební komora Praha-Podbaba	0,60				12	135	
malá plavební komora Praha-Podbaba	0,60				11	73	
čekací stání Podbaba	0,80–0,95						
silniční most Praha-Bubeneč	1,58		30	5,10			
silniční most Praha-Bubeneč	1,67		30	5,70			
překladiště ČOV	1,70 – 1,95						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	2,33	ústí Rudolfovy štoly					
přístaviště Trojský ostrov	2,55						
silniční most Praha-Bubeneč	2,67		25	5,40			
pohyblivý jez Praha-Troja	45,67						k. km 3,35
	45,82	vjezd do horního plavebního kanálu Trója					k. km 3,50
silniční most „Trojský“	46,28						
silniční most „Barikádníků“	46,96		47	6,50			
železniční most Praha-Holešovice	47,25		62,5	9,00			
	47,37	vjezd do bazénu veřejného Praha-Holešovice					ochranný přístav, vysokovodní dalby, sídlo Státní plavební správy, lodní výtah
	47,37–48,50	veřejný přístav Praha-Holešovice					1 bazén
vjezd do přístavních bazénů Praha-Libeň	47,60						ochranný přístav, ústí potoka Rokytka
veřejný přístav Praha-Libeň	47,60–48,70						3 bazény
silniční most „Libeňský“	48,79		42	7,80			
botel Golf Yacht	48,90						
překladiště Rohanský ostrov	49,15–49,45						
	49,20–49,35	překladiště Praha-Holešovice					Maniny
vjezd do dolního plavebního kanálu Štvanice	49,85						
ústí vodácké slalomové dráhy	50,25						do dolního plavebního kanálu
motorový přívoz Pražská tržnice (HOLKA)	50,00						osobní, P7
železniční most „Negrelliho viadukt“	50,42		22	10,70			
velká plavební komora Praha-Štvanice	50,62				11	175	94,3 + 66,1

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
malá plavební komora Praha-Štvanice	50,65				11	115,05	51,0 + 34,0
pohyblivý jez Praha-Štvanice	50,72						v plavebním kanále
silniční most „Hlávkův“	50,75		42	5,00			
	50,80–50,95	čekací stání Praha- Štvanice					v horním plavebním kanále
vjezd do horního plavebního kanálu Štvanice	51,13						
pevný jez „Helmovský“	51,15						
botel Albatros	51,30						
	51,40	ubytovna Hermes					
přístav „Na Františku“	51,40–52,50						
silniční most „Štefánikův“	51,47		57	6,20			
	51,50–51,60	vyhrazené stání pro servisní plavidlo					
	51,68–52,20	stání plavidel „Železné nábřeží“					
	51,68	nátok Rudolfovy štolky					
silniční most „Čechův“	52,20		51	5,00			
silniční most „Mánesův“	52,70		41,8	6,90			
plovoucí restaurace	52,75						
	52,97	ústí náhonu Čertovka					
Karlův most	53,05		21	6,50			
motorový přívoz Karlův most-Judita	53,02-53,04						osobní
přístav „Judita“ (malá plavidla)	53,04						v oblouku Karlova mostu
	53,10	přístaviště „Kampa“					
pevný jez „Staroměstský“	53,25						
	53,31	vjezd do dolního plavebního kanálu Smíchov					
silniční most „Legií“	53,62		19,5	6,20			

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	53,76	malá plavební komora Praha-Smíchov			11	68	plavební komory za sebou
elektrické vedení	53,84						ve zdrži Staroměstského jezu
	53,86	velká plavební komora Praha-Smíchov			11	175	plavební komory za sebou
pěší lávka na Dětský ostrov	54,12			6,60			přes horní plavební kanál
plavební komora Praha-Mánes	54,15				11	55	ve zdrži Staroměstského jezu
pevný jez „Šítkovský“	54,20						
	54,20	vjezd do horního plavebního kanálu Smíchov					
přístav „Rašínovo nábreží“	54,25–55,70						
silniční most „Jiráskův“	54,27		42,5	6,00			v plavebním poli k PK Praha-Mánes pouze 5,20 m
silniční most „Palackého“	54,68		28,8	5,70			
	54,87	botel Admirál					
ústí potoka Botič	55,30						
železniční most Praha-Smíchov	55,34		69,5	7,30			
motorový přívoz Praha-Výtoň – Praha-Císařská louka – Praha-Kotevní	55,54–55,56						osobní, P4 a P5
	55,55	vjezd do bazénu veřejného přístavu Praha-Smíchov					ochranný přístav, vysokovodní dalby
	55,55–57,24	veřejný přístav Praha-Smíchov					1 bazén
	55,75	botel Vodník					v přístavním bazénu
vjezd do sportovního přístavu Praha-Podolí	55,94						
Policie ČR, Poříční oddělení	57,00						na Veslařském ostrově
silniční most	57,05			4,20			pouze na Veslařský ostrov

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
botel Racek	57,10						
	57,10–57,50	motorový přívoz Praha-Zlíchov					osobní, P3
	58,23	ústí Dalejského potoka					
silniční most „Barrandovský“	58,57		50	10,00			
ústí Kunratického potoka	58,95						
železniční most Praha-Braník	60,11		51	10,50			
ústí Zátíšského potoka	61,02						
plovoucí restaurace	61,57						
čekací stání Praha-Modřany	61,75–61,85						
	61,75	ústí potoka Vrutice					
	62,00–62,05	překladiště Velká Chuchle					
malá plavební komora Praha-Modřany	62,11				12	85	plavební komory za sebou
pohyblivý jez Praha-Modřany	62,21						
velká plavební komora Praha-Modřany	62,25				12	191,5	plavební komory za sebou
	62,38	nátok vodácké propusti Praha-Modřany					
čekací stání pro malá plavidla	62,60						
čekací stání Praha-Modřany	62,70–62,87						
	62,92	motorový přívoz Lahovičky					osobní, P6
	63,75	ústí Berounky					levý břeh Berounky veřejný přístav Praha-Radotín, ř. km 0,65–1,20
elektrické vedení	63,95–64,02						
ústí Komofanského potoka	64,04						
dálniční most „Pražský okruh“	64,97						pod mostem zavěšená lávka pro pěší

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	66,04	přístaviště Zbraslav					
silniční most Zbraslav „Závodu míru“	66,37		70	6,50			
ústí Břežanského potoka	66,42						
ústí Ohrobecké strouhy	69,22						
elektrické vedení	70,03						
ústí Zvolského potoka	70,12						
přívaz Vrané n. Vlt.	70,20						osobní, s horním vodičem
elektrické vedení	70,49						
	71,18	čekací stání pro malá plavidla					
vodní dílo Vrané n. Vlt.	71,35						
	71,42	malá plavební komora Vrané n. Vlt.			12	85	
	71,45	velká plavební komora Vrané n. Vlt.			12	134	
elektrické vedení	71,45						
vodní lyžování Vrané n. Vlt.	71,90–72,55						
flyboard Vrané n. Vlt.	72,60-72,71						
ústí Skochovické strouhy	73,10						
železniční most Skochovice	74,00		75	4,95			
vodní lyžování Skochovice	74,25–75,06						
ústí Březovské strouhy	74,50						
	75,12	ústí Bojovského potoka					
	75,25	přístaviště Měchenice					
elektrické vedení	76,06–76,19						
elektrické vedení	77,35						
ústí Záhořanského potoka	77,47						
most pro pěší Davle	78,00		55	5,00			

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
přístaviště Davle	78,11						
silniční most Davle	78,27		80	10,50			
ústí Sázavy	78,50						
	80,10	ústí Hvozdnického potoka					
elektrické vedení	82,14–82,29						
přístaviště Štěchovice	82,61						
silniční most Štěchovice	82,75			5,50			
plavební úžina Štěchovice	82,80–84,20						
	82,90	ústí Kocáby					
	82,90	vjezd do ochranného přístavu Štěchovice					1 bazén
plavební úžina Štěchovice	84,20–82,80						
elektrické vedení	84,21–84,29						
velká plavební komora Štěchovice	84,24				12	118,4	plavební komory za sebou
malá plavební komora Štěchovice	84,34				12	73	plavební komory za sebou
přehrada Štěchovice	84,35			7,50			lávka pro pěší přes pl. komory a jez
elektrické vedení	84,73						
ústí Krňanského potoka	86,85						
ústí potoka Třeblová	90,45						
	90,89	přístaviště Třeбенice					
	91,15	čekací stání malých plavidel na přepravu přes VD Slapy					
konec průběžné plavby	91,15						
přehrada Slapy	91,6–91,70						bez plavebního zařízení, přeprava plavidel do 3,5 t na vleku po silnici na levém břehu, max. rozměry 3,0x8,50 m

8.2. Vodní cesta horní Vltava

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplav. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
přehrada Slapy	91,60–91,70						bez plavebního zařízení, přeprava plavidel do 3,5 t na vleku po silnici na levém břehu, max. rozměry 3,0x8,50 m
konec průběžné plavby	91,84						
přístaviště Slapy	91,88–92,27						
	91,90	čekací stání malých plavidel na přepravu přes VD Slapy					
elektrické vedení	91,90						
	92,14	ústí Svatojánského potoka					
	92,60	ústí potoka Rovínek					
	92,70	ústí potoka Cihelna					
	93,00	ústí Lahozského potoka					
	93,15–93,25	Lahoz					vymezený prostor pro koupání
kemp Nová Rabyň	93,70–93,95						vymezený prostor pro koupání
přístaviště Rabyň	94,05						
	94,17	přístaviště Skalice					
zátoka Bavor	94,18–94,35						
	94,20–94,35	Skalice					vymezený prostor pro koupání
	94,75	ústí Sladovářského potoka					
	94,80	přístav pro malá plavidla Skalice					
vodní lyžování Rabyň	95,00–95,40						
ústí Punčochářova potoka	95,55						
vodní skútry nebo jetsurfy	95,60–95,85						
	96,10–96,30	kemp Ždán					vymezený prostor pro koupání

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	96,43	přístaviště Ždán					
přístaviště Měřín 1 – Malé Monaco	96,68						
kemp Měřín	97,05–97,65						vymezený prostor pro koupání
přístaviště Měřín 2 - Volaréza	97,62						
	97,71	přístaviště Hrdlička					
	98,45	ústí Meredského potoka					
ústí Jablonského potoka	98,55						
přístaviště Prom – hotel Laguna	98,78						
zátoka Nebřich	99,75–99,85						
Neveklov – Nebřich	99,90– 100,02						vymezený prostor pro koupání
silniční most Živohošť	100,44			13,0			
	100,53	ústí Záhorského potoka					
	101,16	přístaviště Stará Živohošť					
	101,50	sportovní přístav Hotel Atlantida					tankování PHM
	101,60– 102,05	kemp Stará Živohošť					vymezený prostor pro koupání
ústí Chlumského potoka	102,23						
přístaviště Nová Živohošť	102,70						
motorový přívoz Nová Živohošť	102,80						osobní
kemp Nová Živohošť	102,85– 103,20						vymezený prostor pro koupání
přístaviště Živohošť-tobogán	103,45						
kemp Nová Živohošť–pláž	103,90– 104,05						vymezený prostor pro koupání
ústí potoka Mastník	104,58	ústí potoka Radíč					
	105,50	přístaviště Kobylníky					
	106,40- 106,60	Kobylníky					vymezený prostor pro koupání
ústí potoka Musík	106,78						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
Častobor	110,05- 110,15						vymezený prostor pro koupání
přístaviště Častobor	110,24						
	110,83	ústí Čelinského potoka					
	111,52	přístaviště Smilovice					
	111,80- 112,10	plovoucí plovárna					vymezený prostor pro koupání
Oboz	112,70- 113,30						vymezený prostor pro koupání
přístaviště Oboz	113,40						
	115,03- 115,33	Cholín					vymezený prostor pro koupání
	115,10	přístaviště Cholín					
silniční most Cholín	115,44		40,0	8,50			
	116,68	ústí Hubenovského potoka					
elektrické vedení	119,45						
	120,60	vývaziště Županovice					
	120,60- 120,70	Županovice					vymezený prostor pro koupání
	120,90	přístaviště Županovice					
přístaviště Zvírotice	122,67						
	125,60	ústí Hříměždického potoka					
přístaviště Zrůbek	126,69						
ústí potoka Brziny	126,75						
	128,00	ústí Vošického potoka					
elektrické vedení	128,05						
	128,30	Vestec - přístaviště					
silniční most Vestec	128,93		50,0	5,60			
přístaviště Roviště	129,90						
	130,84	ústí Vápenického potoka					
	130,90	vývaziště Velká n. Vlt					
	132,62	přístaviště Červená					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	132,95	ústí potoka Hunec					
přístaviště Kamýk n. Vlt.–most	133,45						
vývaziště Kamýk n. Vlt.	133,50						
silniční most Kamýk n. Vlt.	133,62		34,8	5,6			
ochranný přístav Kamýk n. Vlt.	133,79						
přehrada Kamýk n. Vlt.	134,68						
plavební komora Kamýk n. Vlt.	134,73				6,5	34,0	
přístaviště Kamýk n. Vlt.-komora	134,85						
elektrické vedení	135,85						
ústí Mlýnského potoka	137,38						
ústí Slupné strouhy	137,58						
	138,65	přístaviště Kamýk- Žebrákov					
ústí potoka Hrachovka	139,40						
elektrické vedení	142,22						
	143,72	přístaviště Solenice					
elektrické vedení	143,78						
	143,79	ústí Lišnického potoka					
lávka pro pěší	143,85			4,10			
konec průběžné plavby	144,43						
přehrada Orlík	144,45– 144,95						zdvihadlo pro plavidla do výtaku 3,5 t max. rozměrů 3,0x8,50 m
přístaviště přehrada Orlík	144,97						
	145,08	přístaviště přehrada Orlík					
zátoka Popelíky	145,00– 145,15						
	145,18– 145,30	zátoka					
zátoka Salaš	145,65– 145,77						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	145,90– 146,10	zátoka Spálenka					
zátoka a přístaviště Loužek	146,00– 146,10						
	146,20	přístaviště Spálenka					
zátoka a kemp Bor	146,85– 147,00						vymezený prostor pro koupání
vodní lyžování Trhovky	147,10– 147,70						
elektrické vedení	147,13						
	147,40– 147,65	kemp Lavičky					
přístaviště Trhovky	147,90						
zátoka a kemp Trhovky	148,75– 148,80						vymezený prostor pro koupání
	148,45– 148,65	zátoka Těchnice					
Klučenická zátoka, kotviště hausbótů	148,45– 148,90						
Bor	148,90						vymezený prostor pro koupání
	149,90– 150,30	zátoka Luh					
	150,90– 151,50	zátoka Vystrkov 1, přístav pro malá plavidla					
	151,50– 151,80	zátoka Vystrkov 2					
zátoka a kemp Podskalí	151,70– 151,95						
	151,80– 152,05	zátoka Vystrkov 3					
přístaviště Podskalí	152,10						
	152,05– 152,30	zátoka Vystrkov 4					
	152,40– 153,00	vodní lyžování Vystrkov					
ústí potoka Kamenice	152,50						
zátoka a kemp Podskalí	152,75– 152,85						vymezený prostor pro koupání
vodní skútry Klučenice	153,30– 153,70						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
ústí Voltýřovského potoka	153,80						
kemp Radava	154,00– 154,10						vymezený prostor pro koupání
	154,55– 154,80	Pukňovská zátoka 1					
	154,90– 155,10	Pukňovská zátoka 2					
přístaviště Radava	155,10						
	155,10– 155,20	kemp Velký Vír					vymezený prostor pro koupání
	155,30– 155,45	kemp Velký Vír					vymezený prostor pro koupání
vodní lyžování Radava	155,35– 156,10						
elektrická vedení	155,55– 155,606						
vodní lyžování Kovářov	155,50– 156,40						
	155,60	přístaviště Velký Vír					
	155,60– 155,72	Barrandovská zátoka, přístav pro malá plavidla					
	156,98– 157,25	zátoka Orlík 1					
	157,10	přístaviště a přístav Orlík-zámek					
	157,25– 157,40	zátoka Orlík 2					
ústí Žebrákovského potoka	159,20						
	159,30– 159,45	Žďákovská zátoka					
ústí Kosteleckého potoka	159,60						
silniční most Žďákov	159,90						
	160,00	přístaviště Žďákovský most					
	160,00– 160,15	zátoka					
elektrické vedení	160,10						
	163,10– 163,28	zátoka Peklo					
kemp Na husárně	163,20– 164,70						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
přístaviště Husárna	164,10						
elektrické vedení	164,40						
	164,70– 164,82	zátoka Ochoz					
vodácké tábořiště	167,00						
	168,27– 168,37	zátoka Zbonín					
	169,20	ústí Otavy					
	169,25	přístaviště Zvíkov hrad					
vodácké tábořiště	170,30– 171,60						
	170,35– 170,65	objekty Povodí Vltavy					
ústí Sobědražského potoka	171,55						
silniční most Zvíkovské podhradí	172,56						
	172,70	přístaviště Zvíkovský most					
zátoka Kučeř (Bránická)	173,44– 173,51						
přístaviště Červená 1	176,52						
ústí Hrejkovického potoka	177,05						
železniční most Červená	179,11						
	180,50	ústí Křeneckého potoka					
elektrické vedení	180,72						
přístaviště Červená 2	180,80						
kemp Červená	180,90– 181,00						vymezený prostor pro koupání
kemp Podolsko	181,80– 182,00						vymezený prostor pro koupání
přístaviště Podolsko	182,25						
loděnice Podolsko	182,37– 182,48						s lodním výtahem
silniční most Podolsko	182,66						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
vodní lyžování Podolsko	182,72– 183,72						
ústí Budovického potoka, kotviště	182,76						
	183,50	přístaviště Temešvár					
vodní skútry a jetsurfy Podolsko-Olešná	183,72– 184,02						
přístaviště Strouhy	184,80						
ústí Velkého potoka, kotviště	184,98						
	185,00	ústí Novosedlského potoka					
	185,83	ústí Chřešřovického potoka					
vodácké tábořiště	187,42– 187,72						
	187,54– 187,60	Písecká Smoleč					vymezený prostor pro koupání
Písečná zátoka	189,89– 189,95						
zátoka Smoleč	190,12– 190,18						
vodácké tábořiště Horní Lipovsko	190,90– 191,40						
	191,20	ústí Jehnědenského potoka					
	191,30– 192,10	vodácké tábořiště U Řeřábka					
	193,10– 193,50	kotviště hausbótů Rejsíkov					
	195,62	ústí Albrechtického potoka, (Hladná), kotviště					
elektrické vedení	198,21						
	199,33	ústí potoka Karlovska					
	200,30	dolní rejda plavební komory, čekací stání					
	200,33	plavební komora Kořensko			6	45	
ponořený stupeň Kořensko	200,41						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	200,70	přístaviště Neznašov					
ústí Lužnice	201,90						
přístaviště Týn n. Vlt.	204,56						
pěší lávka Týn n. Vlt.	204,66			3,0			
	204,79– 204,89	stání pro malá plavidla					
vývaziště Týn n. Vlt.	204,91– 205,00						
silniční most Týn n. Vlt.	205,20						
ústí Děkanského potoka	207,29						
	207,08	ústí Palečkova potoka					
potrubní lávky	208,46– 208,50						plynovod
	208,85	plavební komora Hněvkovice-jez			6	45	
pevný jez Hněvkovice	208,90						
přehrada Hněvkovice	210,39						
plavební komora Hněvkovice- přehrada	210,39				6	45	
	212,99	elektrické vedení					
	213,10	ústí Hradní strouhy					
	213,20– 213,70	vodní skútry a jetsurfy					
ústí potoka Budáček	214,15						
	213,70– 213,78	flyboarding					
	214,48	ústí potoka Strouha					
vodní lyžování	215,00– 216,10						
	216,75	ústí potoka Rachačka					
elektrické vedení	216,90						
	217,33– 217,38	motorový přívaz Purkarec					osobní
ústí Kozlovského potoka	219,15						
	217,33– 217,38	přístaviště Purkarec					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
ústí potoka Libochovka	222,53						
ústí Dobřejovického potoka	225,37						
ústí Lučního potoka	226,40						
elektrické vedení	227,55						
vývaziště Hluboká n. Vlt.-Zámostí	228,10– 228,36						
	228,42	přístaviště Hluboká n. Vlt.-Hamry					
silniční most Zámostí	228,48						
pohyblivý jez Hluboká n. Vlt.	229,05						
plavební komora Hluboká n. Vlt.	228,08				6	45	
	229,12	sportovní přístav Hluboká n. Vlt.					
	229,75	ústí Munického potoka					
	229,27	přístaviště Hluboká n. Vlt.					
ústí potoka Kyselá voda	229,91						
	230,90	ústí Bezdrevského potoka					
	231,60	ústí Dehtářského potoka					
elektrické vedení	231,28						
železniční most	232,45						
	232,80	ústí Vodáckého areálu Lídy Po-lesné					
ústí Dobrovodské stoky	232,86						
elektrické vedení	232,92						
jez České Vrbné	233,10						
plavební komora České Vrbné	233,10				6	45	
	233,28	přístav České Vrbné					
elektrická vedení	233,77– 233,92						
přechodový km	234,45 = 236						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Vltavy	označení	šířkaplaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
elektrické vedení	237,45						
silniční most	237,45						
potrubní lávka	237,90						
lávka pro pěší České Budějovice	237,85						
ústí Mlýnské stoky	239,52						
	239,33	přístaviště Lannova loděnice					
silniční most	239,40						
obratišť	239,50						
České Budějovice-- Jiráskův jez	239,60						

9. Zajímavosti v plavbě

9.1. Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2020

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVS“) se v roce 2020 zaměřila, s ohledem na koronavirovou pandemii, zejména na individuální činnost členů výboru a omezenou činnost našich odborných skupin.

Tradičně se jednalo o tři hlavní oblasti, které jsou stěžejními pro českou plavbu, v tom nejširším slova smyslu. V první řadě se jedná o **Koncepci vodní dopravy pro období 2016-2023**. Problém schválení této koncepce se dlouhodobě váže na stanovisko k výstavbě plavebního stupně Děčín.

Počátkem roku 2020 se zdálo, že po vypracování posouzení kompenzovatelnosti stanoviště soustavy NATURA 2000, se zlepšila situace i pro přípravu a výstavbu plavebního stupně Děčín. V příslušné zprávě se poukazovalo na to, že v předcházejících vyjádřeních nebyly zohledněny všechny skutečnosti. Při zahrnutí těchto skutečností zpráva nastiňovala určité možnosti, jak ve vazbě na problematiku plavebního stupně Děčín dále postupovat. Bohužel podle informace z Ministerstva dopravy počátkem roku 2021 se v této záležitosti moc nepokročilo. Zajisté určitý vliv na to měla i koronavirová pandemie, kdy bylo třeba řešit aktuálnější věci. Byl to zřejmě i ten důvod, kdy ministr průmyslu a obchodu a ministr dopravy Karel Havlíček musel trochu pozměnit své priority.

Další záležitostí, která je ve středu zájmu ČPVS je sledování přípravy **vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe**, resp. jeho územní ochrany. Konečně se podařilo zahrnout dlouholeté úsilí a dne 5. října 2020 vláda České republiky vydala své usnesení č. 968 ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe. V usnesení jsou v podstatě na roveň postaveny všechny tři větve tohoto koridoru. Nově vláda uložila ministru průmyslu a obchodu a ministru dopravy zahájit přípravu oderské větve v úseku Ostrava-Svinov – státní hranice ČR/Polsko – (Kožle) jako první část propojení Odra – Dunaj podle přiloženého harmonogramu, který je přílohou tohoto usnesení č. 968. V tomto harmonogramu je stanoveno uvedení do provozu této části průplavního spojení - den 21.12.2031.

Třetí dlouhodobě sledovanou oblastí je otázka **kompetencí mezi resortem dopravy a resortem zemědělství** (vodního hospodářství) pokud jde o výstavbu a případně i následnou správu a provoz vodní cesty. Zde se ČPVS aktivně či pasivně podílí na bezkonfliktním rozdělení těchto kompetencí s cílem jejich vrácení do období úspěšné spolupráce obou resortů. V této záležitosti se velmi příznivě projeví skutečnosti na Ministerstvu dopravy. V červenci roku 2020 byl zřízen odbor vodní dopravy a do jeho vedení byl jmenován Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D. Velmi kladně působí i nově jmenovaný náměstek Sekce nesilniční dopravy a mezinárodních vztahů Ing. Jan Sechter. V minulosti pracoval pan náměstek Sechter v diplomatických službách, posledně jako velvyslanec České republiky v Rakouské republice a v Polské republice. Tato zkušenost se projevuje i v jeho vstřícném a bezkonfliktním jednání při řešení složitých záležitostí v oblasti výstavby a provozu vodních cest a provozu plavby.

Na přelomu let 2020 a 2021 probíhalo meziresortní připomínkové řízení k Návrhu na sjednání Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské labské vodní cesty, v rámci kterého uplatnilo ČPVS cestou Povodí Labe, s.p. své připomínky. Jednalo se mj. o uvedení aktuální jednotné kilometráže vodního toku Labe a aby v dohodě byla zakotvena pravidelnost jednoročního setkávání ustanovené smíšené Komise. Naše připomínky byly vzaty v úvahu a v rámci připomínkového řízení vypořádány.

Do hodnocení činnosti ČPVS patří mj. aktivní účast jeho členů, jmenovitě pp. Ing. Bimky a Ing. Bukovského v Mezinárodním plavebním sdružení – PIANC cestou Ředitelství vodních cest, které zastřešuje vládní členství České republiky v PIANC. ČPVS jako kolektivnímu členu PIANC je umožněno publikovat články svých členů v Ročenkách PIANC a v magazínu PIANC. V roce 2020 byly k otištění zaslány tyto články (Fojtů, Bukovský):

- Vodocestná konference 21. století, kterou organizovalo ŘVC ČR,
 - informace o záchraně a renovaci zadokolesového vlečného remorkéru Beskydy,
 - ŘVC ČR staví vodní cesty v ČR,
- Kromě toho se pp. Ing. Bukovský, Ing. Fanta, Václav Straka a jiní aktivně účastní práce v jednotlivých pracovních skupinách PIANC.

V rámci ČPVS jsou vedeny **tři odborné skupiny**, které i při kornavirové pandemii se snažily, byť omezeně, vyvíjet svou činnost.

Odborná skupina **Baťův kanál** vedená Vojtěchem Bártekem svou činnost zaměřila zejména na

- koordinační činnost v rámci rozvoje infrastruktury cestovního ruchu v oblasti rekreační plavby na Baťově kanálu, zabezpečováním odborných konzultací a přípravou podkladových materiálů,
- spolupráci s Povodím Moravy, s.p. a Ředitelstvím vodních cest ČR při společné přípravě jednotlivých akcí, jako např. rozšíření přístavu Veselí nad Moravou, rozšíření Baťova kanálu (PK Sudoměřice) a další rozšiřování jednotlivých přístavů a přístavišť,
- koordinační činnost při rozvoji turistické plavby na Slovensku, kde hlavním partnerem je město Skalica,
- koordinační činnost a podíl rozvoje plavby a řízení provozu Baťova kanálu,
- zajišťování aktuálních informací o dopadu pandemie na cestovní ruch na Baťově kanále,
- spolupráci s médií, díky které se daří účinně propagovat turistické možnosti na vodní cestě Baťův kanál.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pracovala pod vedením Daniela Adámka.

V letních měsících se skupině i přes omezení podařilo se skupinou vodáků uspořádat splavení řeky Odry v Ostravě. Odra je před Ostravou z velké části nesplavná, jelikož je tento tok ponechán bez jakékoliv údržby. Proplování i malých sportovních lodí je komplikováno nebo i znemožněno přehrazením padlými stromy a dalšími přírodními překážkami. V Ostravě je již voda celkem klidná a bez zásadních překážek. I když je plánováno splavnění Odry do Ostravy, které by většinu problémů vyřešilo, podpora rekreačního využití této řeky je velmi malá a je na čem pracovat a aktivní činnost odborné skupiny je velmi příznivá.

Zástupci odborné skupiny i nadále podporují aktivity vodáckého spolku Posejdon, který je stále neaktivnější vodáckou organizací na Ostravsku. Minulý rok byl sice i u této organizace paralyzován epidemickou situací, ale i přesto v letních měsících pořádal vodácké příměstské tábory a několik dalších akcí. Jejich činnost vytváří podmínky pro popularizaci vodních sportů i větších projektů souvisejících s vodní dopravou. Spoluorganizuje také mezinárodní projekty ve spolupráci s polským ministerstvem námořního hospodářství a vnitrozemské plavby a Sdružením pro rozvoj moravskoslezského kraje.

Obě dvě výše uvedené odborné skupiny vzpomněly, že 26. 8. 2020 nás **navždy opustil Ing. Jaromír Šlachta** dlouholetý člen ČPVS a zakladatel několika odborných skupin ČPVS. Měl obrovskou zásluhu na obnovení plavby na Baťově kanále pro turistické využití. Podílel se na přípravě i realizaci i mnoha dalších projektů, které výrazně oživily naše vodní cesty v dobách, kdy většina veřejnosti i samosprávy nebyly o užitečnosti jejího využití přesvědčeny, tak jak je tomu třeba nyní. Podobné záměry o oživení alespoň turistické plavby plánoval i v Ostravě a okolí. Tento úkol nám již zanechal rozpracovaný a naším úkolem je na něm dále pracovat. „Čest jeho památce“.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty** svou činnost zabezpečovala pod vedením Tomáše Kolaříka.

V roce 2020 se odborná skupina z důvodu špatné epidemiologické situace osobně nesešla. Byla odložena také řada propagačních akcí včetně exkurze starostů na průplav Rýn-Mohan-Dunaj, plánovaný ročník 2020 česko-polské diskusní platformy Oderské fórum – Forum Odrzańskie aj. Jako částečnou náhradu Oderského fóra zorganizoval v průběhu června vedoucí skupiny Tomáš Kolařík účast českých médií na nově dokončené polské přehradě Ratiboř pod Bohumínem.

Odborná skupina pokračovala ve spolupráci se Zlínským a Olomouckým krajem na potencionální možnosti prodloužení Baťova kanálu do Olomouckého kraje. Na základě dohody s dotčenými obcemi bylo připraveno memorandum, které bylo podepsáno dne 23. června v Tovačově představiteli obou krajů a místních samospráv.

Dne 17. září podnikl předseda OS Tomáš Kolařík pracovní cestu spolu s delegací ministerstva dopravy do Ratiboře a Bohumína, kde bylo na česko-polské úrovni za účasti místních samospráv projednáno připravované splavnění Odry.

Bohužel na dříve uvedené usnesení vlády o proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe reagovaly negativně nejenom ekologické organizace, ale také některé profesní organizace jako Česká komora architektů nebo přírodovědecké fakulty českých univerzit. Obdobně negativní stanovisko zaujalo nové krajské zastupitelstvo, jakož i hejtmán Moravskoslezského kraje Ivo Vondrák.

Odborná skupina následně podpořila zlepšení informovanosti představitelů dotčených obcí, měst a krajů, což se pozitivně odrazilo ve změně postoje hejtmána Moravskoslezského kraje a další představitelů regionu vůči splavnění Odry.

Do činnosti ČPVS v roce 2020 patří i pravidelné jednání jeho výboru, které však s ohledem na pandemickou situaci se uskutečnilo pouze dvakrát. V průběhu epidemie koronaviru byla Státní plavební správou a státními podniky Povodí Vltavy a Povodí Labe přijata určitá omezující opatření, která logicky zasáhla provoz vnitrozemské plavby. S ohledem na tato omezení došlo k určitým nesrovnalostem mezi jednotlivými členy ČPVS, které byly řešeny na zasedání výboru.

V rámci projednání bylo zdůrazněno, že ČPVS, které je apolitickým členem Mezinárodního plavebního sdružení PIANC, řeší a je připraveno řešit i nadále některé vyhocené situace v členské základně vzájemným porozuměním a pokorou.

Pokud jde o konání výroční valné hromady úzké vedení ČPVS, s ohledem na aktuální epidemiologickou situaci a příslušné zákonné opatření, navrhlo konat valnou hromadu bezkontaktní metodou **per rollam**. Konání valné hromady touto metodou členská základna písemně odsouhlasila a následně rozeslané písemné usnesení bylo odsouhlaseno členskou základnou v souladu s příslušným ustanovením Stanov ČPVS.

9.2 Pandemie Sars-Cov 2 a vnitrozemská plavba

Mgr. Klára Němcová

Rok 2020 byl na půdě Státní plavební správy očekávaným rokem, který se měl zapsat do historie státní správy na území České republiky slavnostním připomenutím stého výročí vzniku přímého předchůdce Československého úřadu plavebního. Není v historii české resp. československé státní správy mnoho úřadů, které se mohou s hrdostí pyšnit takovou historií.

Bohužel pandemie, která započala již koncem roku 2019, ovlivnila všechny oblasti lidské činnosti a samozřejmě i chod Státní plavební správy, ale i celého oboru vnitrozemské plavby, který nemohl zůstat nedotčen.

Velmi rychle jsme se museli naučit reagovat na mimořádná opatření Vlády České republiky i na mimořádná opatření Ministerstva zdravotnictví.

Krátce po vyhlášení nouzového stavu 12. 3. 2020 došlo k omezení pořádání akcí ve vnitřních prostorech nad 30 lidí a následně i k omezení volného pohybu osob na území republiky s výjimkou nezbytných cest do zaměstnání a dalších taxativně vyjmenovaných situací. Orgánům veřejné správy bylo uloženo omezit úřední hodiny, kontakty i výkon agendy na nezbytné nutné úkony. V důsledku těchto opatření došlo k zrušení plánovaných termínů zkoušek k získání průkazu způsobilosti vůdce malého a rekreačního plavidla. Zároveň nemohly být prováděny technické prohlídky rekreačních plavidel. Tento stav trval až do 14. 4. 2020, kdy byly obnoveny právě technické prohlídky rekreačních plavidel.

Od soboty 14. 3. 2020 začala zároveň platit mimořádná opatření v mezinárodní dopravě, která se týkala i vnitrozemské osobní vodní dopravy. Vláda ČR usnesením ze dne 12. 3. 2020 o přijetí krizového stavu zakázala dopravcům v mezinárodní vodní dopravě přepravu cestujících přes hranici České republiky. Umožněn byl pouze návrat Čechů do země nebo cizincům opustit Českou republiku. Dopravcům v přeshraniční vnitrozemské vodní osobní dopravě bylo umožněno dopravit prázdná plavidla bez cestujících do nebo mimo území České republiky. Výjimky platily pouze pro vůdce a členy posádek nákladních plavidel, která přepravovala zboží.

Období od 17. 3. bylo poznamenáno také omezeními týkajícími se proplavování plavebními komorami. Veškerá omezení byla ukončena spolu s ukončením nouzového stavu 17. 5. 2020.

Období letní plavební sezóny pak proběhlo ve snaze rychle nahradit termíny zkoušek k získání průkazu způsobilosti malého plavidla. Byly vytvořeny termíny nad rámec plánu, které uspokojily dalších cca 300 žadatelů.

Všechny procesy a kontakty s plaveckou veřejností musely probíhat za přísných hygienických opatření. Rozestupy, roušky, respirátory, desinfekce se staly každodenní součástí našich životů.

Na podzim se epidemiologická situace začala pomalu opět zhoršovat a mimořádná opatření Ministerstva zdravotnictví na sebe nenechala dlouho čekat. Již koncem října byly zrušeny termíny zkoušek vůdců malých a rekreačních plavidel. Technické prohlídky za zvýšených hygienických prohlídek probíhaly dále.

Jakkoliv byl rok 2020 rokem velkých zkoušek zejména přizpůsobivosti, trpělivosti a odkládání běžných potřeb, byl také rokem výzev a rokem neotřelých řešení složitých situací. Jasně ukázal, že nutnost rychlé digitalizace služeb poskytovaných státem občanům je klíčovým úkolem pro nadcházející období.

Závěrem musím vyzdvihnout, že tento složitý rok opakovaně potvrdil, že zaměstnanci našeho úřadu jsou velmi disciplinovaní, dodržují velmi zodpovědně všechna opatření a jsou velmi obětaví a ochotní věnovat své práci mnoho úsilí nad rámec běžných povinností.

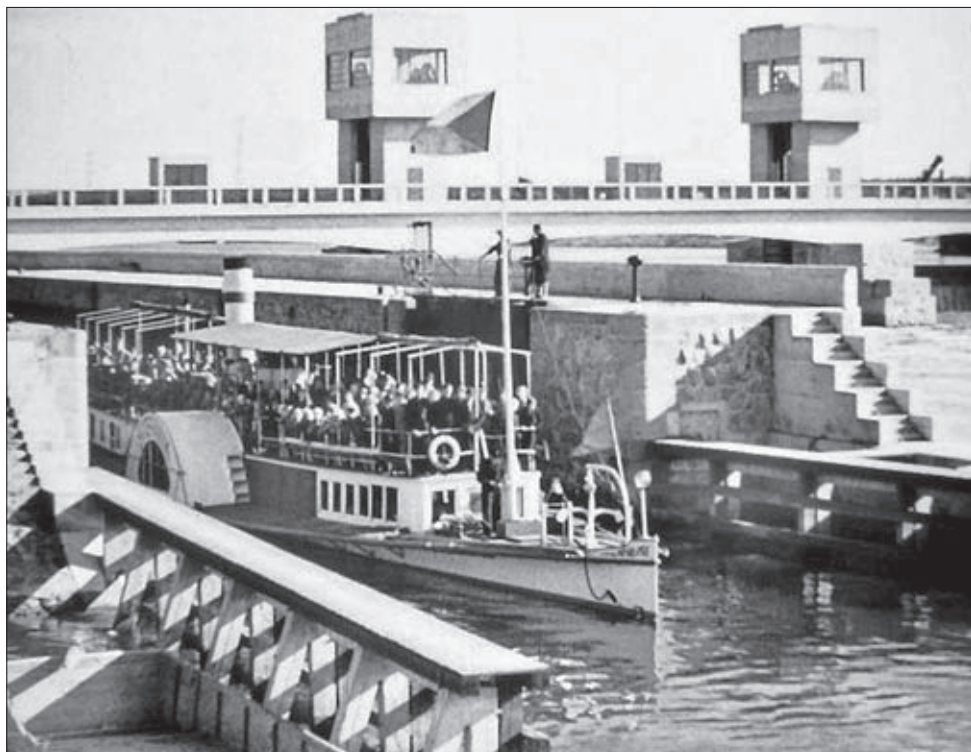
9.3 Plavidla Státní plavební správy

Ing. Martin Klein

Tak, jak se v průběhu uplynulých sta let měnila věcná náplň činnosti plavebního úřadu, tak se měnilo množství a skladba flotily, kterými úřad disponoval pro zajištění výkonu svých aktuálních pravomocí. Pokusíme se v této kapitole provést stručný exkurz.

Nejkapacitnější lodí z hlediska přepravovaných osob byla parolod' ŠTEFÁNIK sloužící pro inspekční cesty, osobní dopravu a lehkou vlečnou službu. Parník z roku 1895 byl zakoupen v roce 1899 kanalizační komisí od Rakouské severozápadní paroplavební společnosti a přejmenován z „Nordwest“ na „Marie Valerie“ podle jména dcery rakouskouherského císaře Františka Josefa I. Ve službách kanalizační komise několikrát i císaře na své palubě vezl. V roce 1921 při příležitosti otevření smíchovského zdymadla byla loď přejmenována na ŠTEFÁNIK. Plavebním úřadem byla určena pro provoz na Labi a Vltavě. Kolesový parník s kapacitou 120 cestujících byl 31 m dlouhý, přes boční kolesa 7 m široký, s maximálním ponorem 0,72 m a výkonem parního stroje 110 HP. Dosahoval provozní rychlosti 14 km/h. Měl luxusně vybavenou nástavbu s velkými okny a na její střeše četné lavičky kryté plátěnou střechou. Parník byl sešrotován v roce 1953, ale jeho parní stroj a kotel ještě dalších šestnáct let pracovaly na zrekonstruovaném vlečném parníku „Roudnice“.

Jen o málo menší obsaditelnost měl o rok starší stranokolesový osobní parník SOKOL, a to 100 cestujících, který byl rovněž určen pro labsko-vltavskou trať. Loď byla 24,6 m dlouhá a přes kolesa 7 m široká, při maximálním ponoru 0,65 m. Parní stroj o výkonu 65 HP dosahoval stejné provozní rychlosti jako u výše uvedeného a výkonnějšího ŠTEFÁNIKA. Loď se do roku 1918 jmenovala „Statthalterei I“ (Místodržitelství I.), následně „U/I“ a od roku 1921 SOKOL. V roce 1941 byl parník nuceně prodán do Německa, kde dostal jméno „Gertrud“ a byl dislokován na Visle. Při přechodu fronty v roce 1945 byl pravděpodobně potopen, následně vytažen a sešrotován.



Parník ŠTĚFÁNIK při inspekčních plavbách v Kostelci nad Labem a v Hoříně.





*Nahoře a vpravo: Parník SOKOL na Vltavě
v Praze pod Letnou a na Mělníku.*

*Dole: Inspekční parník Statthalterei I,
pozdější SOKOL v plavební komoře v Rozto-
kách kolem roku 1902, tedy v době kdy patřil
českému místodržitelství. (mc000408)*

*Zcela dole: Parníky LEV, ŠTEFÁNIK
a SOKOL v Roudnici nad Labem
kolem roku 1923. (mc000140)*



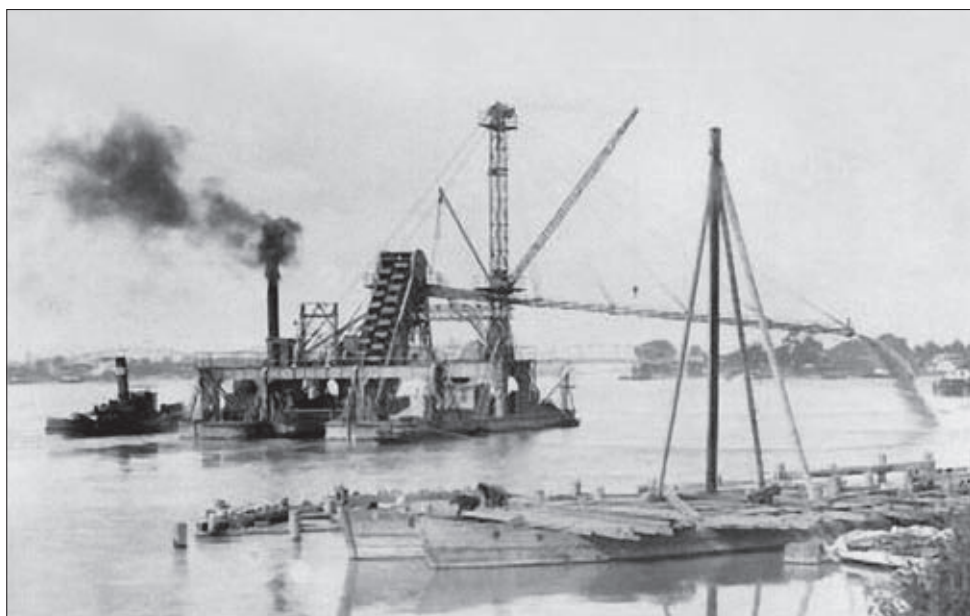
Obě plavidla ŠTEFÁNIK i SOKOL byla v roce 1923 použita pro udržení osobní lodní dopravy na lince Litoměřice – Mělník - Neratovice. Během této roční služby přepravila přes 70 tisíc pasažérů. Vypomáhal jim přitom státem pronajatý soukromý stranokolesový osobní parník, dočasně pojmenovaný LEV, který přepravil ještě dalších 13 tisíc pasažérů.

Pro oblast Labe a Vltavy měl plavební úřad v počátcích své existence dále k dispozici tři osobní parní čluny o délce 20 metrů s celkovou obsaditelností 70 osob a výkonem okolo 20 HP. Největším z nich byl s kapacitou 30 osob a délkou po rekonstrukci 14 m otevřený vrtulový parník ŘÍP (dříve „Statthaltereí II“ resp. „U/II“).

Dunajská flotila plavebního úřadu se k Silvestru 1923 skládala z vlečného parního remorkéru MYJAVA s výkonem 280 HP, dvou plovoucích strojů KRIVÁŇ a OLGA, a deseti dřevěných člunů, z nichž čtyři byly nákladní o nosnosti 800 tun, čtyři obytné, jeden měřicí a jeden skladovací na uhlí.

Z přehledu československých plavidel, který vyšel v Plavební ročence 1930 je zřejmé, plavební úřad i nadále disponoval v Labsko-vltavské oblasti třemi osobními parníky o celkovém výkonu 195 HP a s obsaditelností 200 osob, přičemž se jednalo o parníky ŠTEFÁNIK, SOKOL a ŘÍP, když u velkých parníků byla snížena maximální obsaditelnost na 100 resp. 70 osob. Na Dunaji dva vlečné parní remorkéry BRATISLAVA 450 HP a MYJAVA 180 HP, vlečné motorové čluny TRENČÍN 360 HP a s výkonem 60 HP menší BYSTRICA a KYSUCA. Pro údržbu vodní cesty sloužily bagry KRIVÁŇ 240 HP a OLGA 80 HP s elevátorem RADHOŠŤ 130 HP. Pro překlad měl úřad k dispozici v Komárně umístěné plovoucí překládací zařízení MURÁŇ s únosností 10 tun, pro skladovací a přepravní účely 26 vlečných člunů s celkovou nosností 4,5 tisíce tun. Na Dunaji sloužil ještě měřicí člun HYDRA a obytné čluny MARTA, BEÁTA a MARIE. Na Odře nebyla dislokována žádná plavidla čsl. plavebního úřadu.

Elevátor RADHOŠŤ při údržbě Dunaje – provozní výkon 300 m³/hod



V poválečných letech plavební úřad ještě krátce provozoval plavidla technického charakteru, ale následně se změnou svých kompetencí to už byla jen malá plavidla pro kontrolní úkony ve vnitrozemské plavbě, což ostatně platí dodnes. Příkladem posledních technických plavidel jsou po II. sv. válce dvě převzatá plavidla postavená v roce 1943 resp. 1944 pro potřeby protiletectvé policie k zajišťování záchranných a protipožárních činností v pražské loděnici Antropius. Plavidlo označované u plavebního úřadu PI – 1 uskutečnilo v roce 1945 inspekční plavbu z Mělníka do Hamburku za účelem zjištění aktuálního stavu vodní cesty pro zahájení nákladní dopravy. Plavidla v roce 1956 převzal Požární útvar hl. města Prahy a provozoval je do roku 1982. Jedno plavidlo bylo následně sešrotováno, ale druhé se těší poměrně dobré kondici a je provozováno v soukromých rukách viz následující fotografie.



*PI – 1 proplouvá
pod zbořeným
silničním mostem
v Torgau; totéž
plavidlo dnes*



Období po roce 1948 bylo typické přidělováním resp. nákupem plavidel, která ne vždy odpovídala požadovaným parametrům a potřebám úřadu, ale nabídka „trhu“ byla velmi omezená, zvláště když se jednalo jen o produkci ze spřátelených krajín. Do šedesátých let byla k výkonu činnosti přebírána zpravidla plavidla z východního Německa. Konec šedesátek patřil plavidlům z SSSR a následující dvě

dekády patřily plavidlům z Polska. Rozhodně však není možno tvrdit, že by se plavidel u plavebního úřadu vystříдалo málo, byť se častokrát jednalo o epizodní období v životě toho kterého konkrétního plavidla.

Mezi déle sloužící patřilo plavidlo s evidenčním číslem P-I, ocelové konstrukce spojované nýty, 12 m dlouhé, postavené v roce 1926 v Německu. To bylo používáno v pražském regionu a bylo charakteristické svým elegantním tvarem a vhodným vnitřním uspořádáním. V roce 1965 bylo prodáno do soukromých rukou. Ty ruce patřili světoznámému motocyklovému závodníkovi Františkovi Šťastnému, zasloužilému mistru sportu a později televiznímu motoristickému komentátorovi, který loď pojmenoval CORSAR a provozoval ji dalších víc než dvacet let. Plavidlo je dodnes evidováno.



P-I, Corsar.

Evidenční označení P-II mělo osm metrů dlouhé služební plavidlo dovezené v padesátých letech z Maďarska k výkonu služby v kanalizované části dolního Labe, které od roku 1960 bylo převedeno na jiné úkoly a sloužilo rekreačním účelům na Máchově jezeře anebo v oblasti Litoměřicka.



P-II, „maďarka“.

V témže období resp. v roce 1957 byl pro potřeby plnění tehdejší úkolů plavebního úřadu pořízen v Berlíně-Köpenicku služební člun s označením P-VII s délkou 6,5 m, maximálním ponorem 107 cm, osazený dvěma motory EMW o výkonu okolo 60 HP pro přepravu až 7 osob (na druhém snímku je tento typ plavidla

ve službách ochrany dunajské státní hranice). Typ člunu to byl Reiher a proto nepřekvapí označování lodi jako „Volavka“.



P-VII, Reiher.

Velmi oblíbeným plavidlem byl pro svůj malý ponor méně než 1 metr tzv. LI-MUZIN s evidenčním číslem P III, který byl dislokován v Ústí nad Labem a později v Děčíně. Plavidlo postavené v roce 1966 v SSSR dlouhé necelých sedm metru fungovalo u SPS téměř dvacet let.



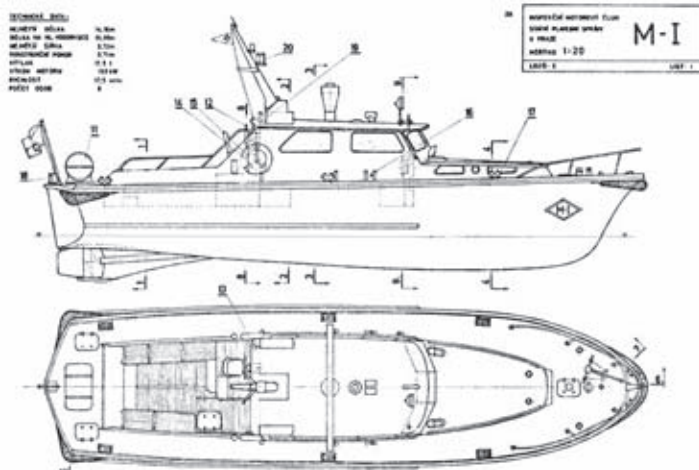
P-III, „limuzin“ v Lovosicích (vlevo) a v Rozbělesích (vpravo).

Naopak mnoho příznivců si nezískalo plavidlo z roku 1970 taktéž z produkce SSSR lidově nazývané KŘÍDLÁK s evidenčním označením P V. Otevřený motorový člun i díky kluznému křídlu ve tvaru široce otevřeného „V“ sice dosahoval vysokých rychlostí, byť za cenu velké hlučnosti motoru, ale hlavně trpěl na velmi velký poloměr otáčení, což v parametrech labsko-vltavské vodní cesty a tehdejší hustotě lodního provozu nebyla rozhodně dobrá vlastnost. Navíc byl náchylný a citlivý k zachytu spláví. Převážný výkon dále ovlivňovaly relativně krátké úseky plavby kanalizované Vltavy a Labe. Přesto je možné se s tímto typem plavidla na vodních cestách v ČR potkat.



P-V, „líták“ v Děčíně.

V roce 1971 obohatilo flotilu plavebního úřadu její tehdy největší plavidlo s evidenčním označením SPS - MI. Jednalo se o 14,1 m dlouhou ocelovou loď, postavenou polských loděnicích Visla, s obsaditelností 12 osob a výkonem motoru 93,2 kW. Nevýhodou plavidla byl ponor 130 cm. Loď byla údajně stavěna pro polskou pobřežní stráž, případně celní správu. Plavebnímu úřadu dobře sloužila více než dvacet let a dnes je provozována v soukromých rukách. Zajímavostí určitě je skutečnost, že se stala předlohou pro vznik plánu na stavbu makety motorového člunu a lze se tedy s tímto plavidlem v současnosti potkat nejeden v plavební komoře nebo jinde na Vltavě, ale i na řadě modelářských akcí.



SPS - MI na dobové fotografii s plánkem v modelářském časopisu, a v současnosti.

Druhé největší plavidlo plavební úřadu do doby vzniku „Finské flotily“, o níž bude psáno později, co se týká rozměrů, bylo rovněž polské provenience. Bylo označeno jako SPS 02, ale s odkazem na název loděnice, která ho v roce 1985 postavila a pro svou prostornost se pro něj vžilo jméno VELKÝ KONRÁD. Při délce 12,2 m mělo plavidlo sklo-laminátové konstrukce obsaditelnost nosnost 12 osob, výkon motoru 121,5 kW a max. ponor 110 cm. Dnes je v soukromých rukách a podle posledních zpráv je ke spatření na přehradní nádrži Slapy.

SPS 02 „Velký Konrád“ v Dolních Beřkovicích. Dole stejné plavidlo v současnosti.



Třetí polská loď byla rovněž z loděnice Conrad. Měla označení SPS 09, ale vžilo se pro ni jméno MALÝ KONRÁD. Mezi šífaři se ujalo heslo KAČÁTKO. Plavidlo z roku 1984 skloulaminátové konstrukce mělo délku 9,1 m, motor Leyland o výkonu 51 kW a teoretickou obsaditelnost 12 osob. K obsaditelnosti je třeba dodat, že sedící osoby neměly z kryté a vytápěné kajuty výhled ven, plavidlo nemělo sociální zařízení a hlavně mělo ponor 105 cm. Nebylo tedy příliš vhodné pro službu v regulovaném úseku nebo na delší plavby. Svým výrobcem bylo určeno pro podmínky Baltského moře k vyhledávání

*SPS 09 ve Hřensku.
Na následující straně nahoře
v současnosti již jako Záviš.*



hejn ryb, či pro převážení posádek nebo kontrolních orgánů na plavidla zakotvená na rejdách přístavů. Káčátko má dnes jméno „Záviš“ a za úkol vozit výletníky v Jižních Čechách.



Flotilu doplňovaly na přelomu 80. a 90. let dva menší otevřené motorové čluny, a to sice původně sovětský policejní hlídkový člun typ „AMUR 2“, o délce 5,77 m, nosnosti 5 osob, výkonem motoru 52 kW, a ponorem 65 cm, z r. 1986, který trpěl častými poruchami „Z“ pohonu (ilustrační foto vlevo). Posledním v řadě byl původně rybářský člun typ „SEA NYMPH“, postavený v USA v r. 1992. Tento člun měl délku 7,10 m, nosnost 10 osob, výkon motoru 97 kW, a ponor 45 cm (foto vpravo). Obě plavidla měla zásadní problémy při plavbách za nepříznivých klimatických podmínek a nebyla vybavena sociální zázemím.



Amur v současnosti; SPS 01 na Slapech.

Z výše uvedeného je patrné, že se jednalo o značně nesourodou skupinu plavidel, které Státní plavební správa pořizovala průběžně podle toho, co jí bylo Ministerstvy dopravy, tedy tím Českým a posléze Federálním schváleno a zafinancováno. Proto i převaha lodí polské provenience, protože tento nákup lodí býval s ohledem na kurs koruny vůči polskému zlatému výhodný. Polské lodě se svým určením blížily nejvíce požadavkům plavebního úřadu, ale měly pro naše podmínky, jak již bylo zmíněno, příliš velké ponory.

Jednoznačně bylo nutné situaci řešit, protože nároky na Státní plavební správu v podmínkách vzrůstající rekreační plavby v Čechách i na Moravě rostly a nebylo možno s danými prostředky je dlouhodobě efektivně zvládat. Několikaletý

průzkum evropského trhu vedl ke zjištění, že sériové výrobky nesplňují zadávací kritéria pro služební plavidlo, které musí být dostatečně rychlé a s malým ponorem, ale současně přiměřeně komfortní pro větší skupinu jednacích při jednodených kontrolních plavbách a umožňující ubytování pro vícedenní kontrolní pojiždky. Výrobci a dovozci nebyli ochotni provádět na typových plavidlech zásadní úpravy kvůli jedinému maximálně dvou plavidlům. Nakonec se ale do mezinárodní veřejné soutěže přihlásily tři finské, dvě nizozemské a jedna německá loděnice. V podstatě jediní, kteří splňovali všechna kritéria byla finská loděnice TYOVENE OY z Uusikaupunki, kterou by jste našli na západním pobřeží Finska.

Plavidlo pojmenované jako SPS 1, vyrobené z hliníkové slitiny má při délce téměř 16,5 metru a šířce 4,2 metry maximální ponor jen 75 cm. Jedná se o vodomet poháněný dvěma motory Volvo Penta s celkovým výkonem 468 kW. Může přepravovat krátkodobě až deset osob a umožňuje pěti zaměstnancům vícedenní služební cesty. Pravidlo je dislokováno v Děčíně.



SPS 1 v Děčíně



Jako druhé v pořadí bylo ve Finsku v roce 1999 postaveno plavidlo pojmenované SPS 3. To sice mělo původně označení SPS 2, ale jelikož se v průběhu jeho stavby podařilo získat finanční prostředky na stavbu sesterského plavidla k SPS 1, tak došlo ke změně označení. Na jeho stavbu byla vyhlášena veřejná soutěž, do které se přihlásilo několik loděnic z Finska. Stavbu SPS 3 prováděla loděnice JUHA SNELL OY se sídlem v Kellokoski. Plavidlo z hliníkové slitiny je 7,7 m dlouhé, 2,5 široké a při maximálním ponoru 0,9 m může přepravovat až 7 osob, přičemž je obsluhováno jednočlennou posádkou. Vestavěný motor Volvo o výkonu 164 kW pohání dvě protiběžné vrtule na jediné hřídeli. Systém je to efektivní a loď má vynikající kurzovou stabilitu, ale pouze ve vyšších rychlostech. Při pomalé plavbě má tendenci plout „hadovitě“. Je určeno pro hlídkovou službu na vltavské kaskádě a tamtéž pro technické prohlídky malých plavidel.



SPS 3 v Praze.



Jak již bylo uvedeno, je plavidlo SPS 2 sesterskou lodí SPS 1, a bylo tedy stavěno v loděnici TYOVENE OY v Uusikaupunki. Z tohoto důvodu pro tuto stavbu nebyla vypisována ani veřejná soutěž. Bylo tak rozhodnuto po dobrých zkušenostech s provozem první lodi. Na základě těchto zkušeností bylo provedeno jen několik drobných technických úprav jako je např. změna polohy sacích filtrů pro chlazení motorů z důvodu zlepšení jejich přístupnosti, jiné uspořádání ovládacích prvků plavidla a zvětšení objemu palivové nádrže. Jinak jsou obě lodě konstrukčně naprosto totožné rozměry, obsaditelností, počtem posádky, propulsi a výkony motorů. Plavidlo je dislokováno v Praze.



*SPS 1 a SPS 2 v bazénu
přístavu v Holešovicích.*

*SPS 2 v regulovaném
úseku.*



Uvolnění zákonných omezení pro plavbu plavidel se spalovacím motorem na Vltavské kaskádě vyvolalo potřebu služebního plavidla, které bude vyhovovat jak potřebám výkonu státního dozoru, tak bude současně snadno přemístitelné po souši. Výsledkem je loď SPS 4, která byla uvedena do provozu v lednu 2001. Jedná se o první ze služebních lodí SPS, která byla projektována s použitím přívěsného motoru, čímž odpadla řada konstrukčních prvků. Stavba z hliníkové slitiny byla realizována v loděnici JUHA SNELL OY v Kellokoski. Základní parametry délkaxšířka 6,20x2,4 m, motor s výkonem Honda 97 kW, pět cestujících, jednočlenná posádka. Plavidlo bylo v plavební sezóně zpravidla umístěováno na přehradní nádrž Orlík, ale v současnosti se posunulo na Českobudějovicko resp. na přehradní nádrž Lipno.

Nárůst plavebního provozu rekreačních plavidel na Batově kanále a potřeba výkonu státního dozoru na plavbu a vodní cestu logicky vyústil v požadavek na plavidlo pro pobočku Přerov. Původně se předpokládalo, že půjde o sesterskou



Nahoře a uprostřed: SPS 4.



Dole: SPS 5.





SPS 5 na Baťově kanálu.

loď k SPS 3, která by ale měla klasickou vrtuli, protože tu byl pochopitelný požadavek na dobré manévrovací vlastnosti při nízkých rychlostech, které jsou v parametrech Baťova kanálu více než potřeba, ale nakonec těch změn bylo více. V roce 2009 se nakonec v loděnici JUHA SNELL OY v Kellokoski stavělo plavidlo z hliníkové slitiny 8,64 m dlouhé, 2,5 široké, s maximálním ponorem trupu 0,45 m, které může přepravovat až 5 osob, přičemž je obsluhováno jednočlennou posádkou. Vestavěný motor Volvo o výkonu 119 kW pohání klasickou vrtuli. Bylo pojmenováno SPS 5.

Nyní je vhodné se zmínit o dalších plavidlech, která byla pořizována ve výše popsaném období a jsou dodnes součástí flotily plavebního úřadu. Jedná se o plavidla, která umožňují přepravu po souši za běžnými služebními vozy úřadu. V roce 1998 bylo pořízen člun pojmenovaný SPS 11. Jedná se typ RYDS 510 MC v sériovém provedení od švédského výrobce. Laminátová konstrukce o délce 5,1 m je osazena přívěsným motorem Mercury o výkonu 37 kW. Středová kabina plavidla sice dobře chrání přepravované osoby před povětrnostními vlivy, ale vzhledem k nízkým profilům obou vstupů je z ní obtížnější výstup na obě paluby. Dislokováno bylo původně na Moravě, ale následně začalo migrovat podle potřeb úřadu, takže obhospodařovalo Českobudějovicko a jiné lokality. V současnosti kotví v Roudnici nad Labem. Pro operativní zásahy s možností rychlého přesunu po souši byl v roce 2003 zakoupen pro pobočku Přerov 4,5 m dlouhý gumotextilní člun s přívěsným motorem Honda s výkonem 37 kW, který byl později pojmenován SPS 13. V roce 2005 plavební úřad zakoupil plavidlo od českého výrobce VARI z Libic nad Cidlinou, pojmenované SPS 12. Jedná se o konstrukci ze svařovaného polypropylenu dlouhou 5,75 m, která je osazena přívěsným motorem Honda



SPS 11.



SPS 12.



s výkonem 66 kW. Prostor vůdce plavidla a navigátora je částečně kryt. Plavidlo je zpravidla k dispozici pracovníkům přerovské nebo pražské pobočky.

V roce 2015 došlo k výrazným legislativním změnám, které mimo jiné uvolnily plavbu vodních skútrů v rámci celé České republiky i mimo vymezené vodní plochy. Zkušenosti z první plavební sezóny vedly k zakoupení dvou vodních skútrů, jelikož jen s nimi z hlediska rychlosti, manévrovacích schopností a dosažení míst s omezeným ponorem, je možné provádění účinného dozoru nad provozem



SPS 21 a SPS 22.



SPS 6.



vodních skútrů a rychle plujících plavidel. Plavidla byla pojmenována SPS 21 a SPS 22. Jsou to identické vodní skútry amerického výrobce SEA DOO délky 3,5 m s motorem Rotax o výkonu 217 kW.

Nejmladším plavidlem flotily Státní plavební správy je plavidlo SPS 6 pořízené v roce 2017 v návaznosti na legislativní změny v roce 2015 pro provoz malých plavidel, ale také pro zajištění řádného výkonu státního dozoru po dokončení znovusplavnění Vltavy mezi vodním dílem Orlík a Českými Budějovicemi. Jedná

se o konstrukci z hliníkové slitiny o délce a šířce 8,05 a 2,5 m, když pohon plavidla zajišťuje přívěsný vrtulový motor Mercury s výkonem 184 kW. Trup byl postaven v Nizozemí, ale dostrojení plavidla pro 7 cestujících při jednočlenné posádce proběhlo v ČR.

Plavidla Státní plavební správy ke 31. prosinci 2020					
jméno	rok stavby	délka (m)	obsaditelnost (os.)	výkon (kW)	propulze
SPS 1	1997	16,4	12	468	vodomet
SPS 2	2000	16,5	12	468	vodomet
SPS 3	1999	7,7	8	164	vrtule
SPS 4	2000	6,2	6	97	vrtule
SPS 5	2009	8,5	6	118	vrtule
SPS 6	2017	8,1	8	184	vrtule
SPS 11	1998	5,1	5	37	vrtule
SPS 12	2005	5,8	6	66	vrtule
SPS 13	2003	4,5	6	37	vrtule
SPS 21	2016	3,6	3	217	vodomet
SPS 22	2016	3,6	3	217	vodomet

Statistika MD

Plavební ročenka 2020

Pod vedením Mgr. Kláry Němcové
zpracoval kolektiv zaměstnanců Státní plavební správy
z podkladů Ministerstva dopravy ČR,
Povodí Labe, státní podnik, Povodí Vltavy, státní podnik,
Povodí Moravy, státní podnik, Ředitelství vodních cest ČR,
z dalších zdrojů a z podkladů vlastních.
Lektoroval doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.
Obálku navrhla Karla Marie Kozlová.

Vydala Státní plavební správa,



PO Box 28, Jankovcova 4, 170 04 Praha 7 – Holešovice,
www.plavebniurad.cz,
v nakladatelství Marek Přikryl – Mare-Czech,



Křivenická 426/42, Praha 8 – Čimice,
e-mail: nakladatelstvi@mare-czech.cz,
www.mare-czech.cz,
v nakladatelství Mare-Czech 166. publikace.
Vydání 1., Praha 2021.

Sazba a grafické zpracování Mare-Czech

Tisk a vazba powerprint s.r.o.

ISBN: 978-80-88215-61-5
ISSN: 1211-3409