
2021

PLAVEBNÍ ROČENKA

● VÝROČÍ STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVY



PLAVEBNÍ ROČENKA 2021



Státní plavební správa 2022

Obsah

1. Výročí, výstavy, semináře a jiné události	4
2. Nové zákony, vyhlášky, předpisy vydané v roce 2021	5
2.1 Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o Labské vodní cestě	5
3. Opatření obecné povahy Státní plavební správy	9
4. Přehled údajů o vnitrozemské plavbě	11
4.1 Plavební poměry na vodních cestách	11
4.2 Stavby a úpravy na vodních cestách	13
4.3. Vodní doprava ve statistice	17
5. Plavební provoz	30
5.1. Dozor na plavební provoz	30
5.2. Plavební nehody	38
6. DOZOR NA PLAVIDLA	41
6.1. Plavidla jiná než malá plavidla	41
6.2. Malá plavidla	43
6.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel	46
7. Zkoušky způsobilosti	50
7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých	50
7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel	51
7.3. Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení	52
8. Plavební popisy vodních cest	54
8.1. Vodní cesta dolní Labe	54
8.2. Vodní cesta střední Labe	67
9. Zajímavosti v plavbě	76
9.1. Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2021 <i>Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.</i>	76
9.2. Modernizace přístavů na Baťově kanále <i>Ing. Tomáš Ostrčil</i>	78
9.3. Kampaň „Na vodě nejsi nikdy sám“ <i>Mgr. Klára Němcová</i>	80
9.4. Evropská databáze členů lodních posádek <i>Ing. Ladislav Míšek</i>	82

1. Výročí, výstavy, semináře a jiné události

Stalo se ...

- ☐ 22. 3. 2021 se slavil **Světový den vody** s podtitulem „Uvědomování si hodnoty vody“
- ☐ 1. 5. 2021 proběhlo zahájení **plavební sezóny na Baťově kanále**
- ☐ 1. 5. 2021 180. výročí spuštění na vodu v Praze-Karlíně prvního českého parníku **Bohemia**
- ☐ 11. 5. 2021 byla oficiálně zahájena kampaň Státní plavební správy s názvem „**Na vodě nikdy nejsi sám**“ cílená na dodržování pravidel plavebního dozoru
- ☐ 15. 5. 2021 se konal třináctý ročník **Svatojánských slavností NAVALIS**
- ☐ 29. 5. 2021 se slavnostně otevřel modernizovaný a rozšířený rekreační přístav Veselí nad Moravou na Baťově kanále
- ☐ 18. 6. 2021 otevření nové čerpací stanice v přístavu Hluboká nad Vltavou, která je zatím jedinou pro úsek Orlík – České Budějovice
- ☐ 1. 7. 2021 100. výročí doplutí lodi LANNA 6 z Prahy do Bratislavy
- ☐ 25. 7. 2021 byl vyhlášen **Světovým dnem prevence utonutí**
- ☐ 18. 9. - 19. 9. 2021 se uskutečnil 108. ročník veslařského závodu **Pražské primátorky**
- ☐ 22. 9. – 24. 9. 2021 proběhla 14. bienální konference „**VODA 2021**“ v Litomyšli
- ☐ 1. 11. - 3. 11. 2021 se konalo zasedání Rady **Aquapolu** v Paříži ve Francii
- ☐ 3. 11. 2021 Ministr dopravy Karel Havlíček udělil Baťovu kanálu ocenění **OPERA CIVITATEM 2021** za nejvýznamnější investiční počín let 1991 – 2021

2. Nové zákony, vyhlášky, předpisy vydané v roce 2021

V roce 2021 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.

Došlo však k podpisu Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty, jejíž znění otiskujeme.

2.1 Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o Labské vodní cestě

**Dohoda
mezi
vládou České republiky
a
vládou Spolkové republiky Německo
o
údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty**

Vláda České republiky
a
vláda Spolkové republiky Německo,
dále jen „smluvní strany“,

vedeny přáním intenzivněji využívat v rámci a ve smyslu Celkového konceptu Labe kapacity vnitrozemských vodních toků pro nákladní dopravu a skloubit dopravní využití s vodohospodářskými potřebami a zachováním cenného přírodního prostoru, uvědomující si, že Labe je mezinárodní vodní cestou, která je součástí Trans-evropské dopravní sítě TEN-T, a která České republice zajišťuje přístup k moři a k systému vnitrozemských vodních cest v ostatních členských státech EU, se dohodly takto:

**Článek 1
Předmět dohody**

(1) Na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě budou na území České republiky a na území Spolkové republiky Německo vytvořeny podmínky a provedena opatření, ve smyslu článku 3 a 4 této dohody v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy, která by měla umožnit provozování vnitrozemské vodní dopravy v přiměřeném ekonomickém a ekologickém rámci.

(2) Cílem dohody je vytvořit, pokud možno do roku 2030, podmínky a provést opatření uvedená v odstavci 1 tohoto článku.

Článek 2

Definice parametrů mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty

(1) Průtok je objem vody, která protéká jistým průřezem za časovou jednotku, nezávisle na přiřazení k povodí.

(2) Referenční vodní stav volně tekoucí vnitrozemské Labské vodní cesty je vodní stav, na který se vztahují cíle regulace. Nízký referenční vodní stav slouží ke stanovení požadované hloubky plavební dráhy. Střední referenční vodní stav slouží ke stanovení požadované výšky staveb sloužících k úpravě toku.

(3) Parametry plavební dráhy jsou ukazatele sloužící k popisu plavební dráhy jako hodnot šířky plavební dráhy a hloubky plavební dráhy.

a) hloubka plavební dráhy je disponibilní hloubka vody pro vodní dopravu při určitém referenčním vodním stavu v plavební dráze. Plavební hloubka je tvořena:

I. ponorem s nákladem, což znamená ponor statického zatížení plavidla

II. zanořením plavidla, což znamená rozdíl ponoru plavidla v důsledku vnitřního či vnějšího působení oproti ponoru plavidla v klidu

III. minimálním vodním prostorem pod kýlem, což znamená rozdíl mezi hloubkou plavební dráhy a součtem ponoru s nákladem a zanoření plavidla.

b) šířka plavební dráhy je šířka s přihlédnutím k hloubce plavební dráhy a prostorovému požadavku dopravy. Pro údržbu vnitrozemské vodní cesty je rozhodující požadovaná šířka plavební dráhy.

(4) Ekvivalentní průtok (GIQ) je průtok se stejnou dobou podkročení v různých profilech vodního toku. Doba podkročení je dobou, ve které je určitá hodnota během určitého časového rozpětí podkročena.

(5) Ekvivalentní vodní stav (GIW) označuje sobě odpovídající vodní stavy v různých profilech podél vodního toku při stejné době podkročení, resp. překročení. Stanovuje se na základě GIQ.

(6) Cílem provozní údržby je dlouhodobě udržovat patřičný stav vnitrozemské vodní cesty a zajistit řádný provozní průtok vody, aby byl umožněn ekonomický provoz vnitrozemské vodní dopravy.

Článek 3

Parametry plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty na území České republiky

(1) Vláda České republiky zajišťuje na úseku Labe od Ústí nad Labem až ke státním hranicím mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo parametry plavební dráhy vyplývající z aktuálně platných koncepčních dokumentů v oblasti vnitrozemské plavby.

(2) Vláda České republiky udržuje na úseku mezi Ústím nad Labem a Týncem nad Labem stávající parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm.

(3) Vláda České republiky provádí na úseku mezi Týncem nad Labem a Pardubicemi opatření s cílem umožnit plavební hloubku 230 cm až do cílového přístavu v Pardubicích.

Článek 4

Parametry plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty na území Spolkové republiky Německo od česko-německých hranic až po retenční prostor plavebního stupně Geesthacht

(1) Základem parametrů plavební dráhy na německé vnitrozemské Labské vodní cestě je „Strategický koncept pro rozvoj německého vnitrozemského Labe a jeho niv“ (Celkový koncept Labe).

(2) Současným cílem údržby na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě je hloubka plavební dráhy 140 cm při aktuálním vztažném vodním stavu (GIW 2010) při proměnlivé šířce plavební dráhy.

(3) Parametry plavební dráhy volně tekoucího Labe od česko-německých hranic [ř. km 0,0] až po retenční prostor plavebního stupně Geesthacht [ř. km 569,2] jsou definovány nízkou referenční úrovní vodní hladiny. Nízkou referenční úrovní vodní hladiny Labe je ekvivalentní vodní stav (GIW). Ekvivalentní vodní stav/ekvivalentní průtok (GIW/GIQ) se v současné době stanovuje na základě 20 nezámrzných dnů pro definovanou řadu let.

(4) Vláda Spolkové republiky Německo přezkoumá každých deset (10) let nízkou referenční úroveň vodní hladiny (GIW). Pokud bude shledáno, že je nutná aktualizace nízké referenční úrovně vodní hladiny, vláda Spolkové republiky Německo posoudí současný cíl údržby a v případě potřeby tento nově definuje. Posouzení cíle údržby se uskutečňuje ve smyslu Celkového konceptu Labe z dopravních, vodohospodářských a environmentálních hledisek.

Článek 5

Úhrada nákladů

Každá smluvní strana nese náklady na realizaci opatření na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě na vlastním území.

Článek 6

Smíšená komise

(1) Smluvní strany zakládají Smíšenou komisi. Tato komise se skládá z vedoucích obou delegací a dalších dvou členů, kteří budou jmenováni každou smluvní stranou. Smluvní strany si navzájem sdělí jména vedoucích delegací. V případě potřeby mohou být na zasedání Smíšené komise pozváni odborníci a hosté po dohodě vedoucích obou delegací.

(2) Vedoucí každé delegace může na žádost podanou u vedoucího druhé delegace svolat zasedání Smíšené komise a tomuto zasedání předsedat. Termín zasedání komise musí být stanoven do jednoho (1) měsíce po doručení této žádosti.

(3) Úkolem Smíšené komise je provádět monitorování parametrů plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty ve smyslu článků 3 a 4 této dohody. Smluvní strany obdrží Smíšenou komisí odsouhlasená doporučení a nezávazná stanoviska ke skutečnostem týkajícím se využití mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty vnitrozemskou plavbou.

(4) Vedoucí delegace každé smluvní strany může požádat vedoucího delegace druhé smluvní strany o podklady, které považuje za nezbytné pro vypracování

doporučení a stanovisek Smíšené komise. Vedoucí delegace druhé smluvní strany předloží vyžádané podklady, má-li je k dispozici.

(5) Smíšená komise přijímá svá rozhodnutí na základě vzájemné shody vedoucích obou delegací.

Článek 7 Urovnání sporů

Smluvní strany budou řešit případné spory týkající se výkladu a provádění této dohody výlučně diplomatickou cestou.

Článek 8 Vstup v platnost

Tato dohoda vstoupí v platnost prvního dne třetího měsíce následujícího po dni doručení pozdější z diplomatických nót, jimiž si smluvní strany navzájem sdělí, že byly splněny jejich vnitrostátní předpoklady pro vstup této dohody v platnost.

Článek 9 Závěrečná ustanovení

(1) Tato dohoda se uzavírá na dobu neurčitou. Může být změněna nebo doplněna pouze písemně a po vzájemné dohodě smluvních stran.

(2) Dojde-li při provádění dohody k závažným problémům nebo změní-li se podstatně situace, která existovala při uzavření dohody, smluvní strany zahájí na žádost jedné ze smluvních stran jednání o změně dohody.

(3) Každá smluvní strana může tuto dohodu písemně vypovědět. Platnost dohody končí uplynutím doby šesti měsíců ode dne doručení oznámení o výpovědi druhé smluvní straně.

Dáno v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021 ve dvou původních vyhotoveních, každé v jazyce českém a německém, přičemž obě znění mají stejnou platnost.

Za vládu České republiky
Karel Havlíček v.r.
ministr dopravy

Za vládu Spolkové republiky Německo
Andreas Scheuer v.r.
ministr dopravy
a digitální infrastruktury

3. Opatření obecné povahy Státní plavební správy

Pokud si situace na vodní cestě vyžadovala na dobu nezbytně nutnou omezit, zastavit nebo jinak upravit v určitém úseku vodní cesty plavební provoz, anebo vymežit 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 2021 bylo vydáno celkem 146 opatření obecné povahy, která jsou zveřejněna na webové adrese <http://plavebniiurad.cz/oop>. Jejich platnost skončila převážně v témže roce. Pouze 9 vydaných opatření obecné povahy zůstává v platnosti nad rámec roku 2021, jejich věcný obsah je uveden v tabulce.

Vydaná opatření obecné povahy			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
14/2021	kterým se na vodní cestě Matylda 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, 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	13. 4. 2021	30. 9. 2024
17/2021	kterým se vymezuje část vodní cesty přehradní nádrž Hracholusky pro provozování vodního lyžování	16. 4. 2021	16. 10. 2025
49/2021	kterým se na přehradní nádrži Dalešice vymezuje část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem (dále vodní lyžování) a 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 – provozování vodních skútrů a jetsurfů	17. 6. 2021	17. 6. 2023
52/2021	kterým se na vodní cestě Vltava, na nádrži vodního díla Vrané nad Vltavou, vymezuje část vodní cesty pro provozování malých plavidel, při němž dochází ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností nebo k rychlostní jízdě – provozování vodních skútrů	22. 6. 2021	30. 9. 2022
66/2021	kterým se vymezuje část vodní cesty Vltava, na nádrži vodního díla Vrané nad Vltavou, pro plutí malých plavidel, při němž dochází k provádění akrobatických činností – flyboardingu	29. 7. 2021	30. 10. 2024

Vydaná opatření obecné povahy			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
68/2021	kterým se vymezuje část vodní cesty Labe, a to přístavního bazénu veřejného přístavu Děčín-Rozbělesy, pro provozování malých plavidel o výkonu motoru do 12 kW, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek a k rychlostní jízdě (dále jen provozování malých plavidel).	5. 8. 2021	31. 12. 2025
100/2021	o zastavení plavebního provozu na vodní cestě Morava a průplav Otrokovice – Rohatec v úseku k. km 0,900 – 5,800 (od jezu Sudoměřice po plavební komoru Petrov, včetně plavební komory Petrov)	6. 9. 2021	15. 4. 2022
101/2021	o zastavení plavebního provozu na vodní cestě Morava a průplav Otrokovice – Rohatec v úseku k. km 43,850 po k. km 43,900 plavební komoru Sptyhněv (včetně)	6. 9. 2021	31. 3. 2022
133/2021	o zastavení plavebního provozu na vodní cestě Morava v úseku vodní cesty od ř. km 138,66 po ř. km 145,17 včetně plavebních komor Nedakonice, Kunovský les	1. 11. 2021	25. 4. 2022

4. Přehled údajů o vnitrozemské plavbě

4.1 Plavební poměry na vodních cestách

Vltava

K zastavení plavby z důvodu výskytu ledových jevů došlo v roce 2021 v měsíci únoru na plavebním kanále Vraňany – Hořín. K zastavení plavby z důvodu vysokých vodních stavů došlo v roce 2021 v měsíci květnu přes plavební komoru Praha-Modřany a v úseku od ř. km 0,00 (Mělník) po ř. km 46,00 (Praha-Holešovice).

Přes plavební komoru Kořensko byla zastavena plavba od 1. dubna 2021 do 30. dubna 2021, přes plavební komoru vodního díla Hněvkovice byla plavba zastavena od 1. října 2021 do 30. října 2021. Plánované zastavení plavby přes malou plavební komoru Vrané nad Vltavou proběhlo v termínu od 1. června 2021 do 31. prosince 2021. Přes plavební komoru Praha-Modřany byla zastavena plavba dne 25. června 2021 a v termínu od 11. října 2021 do 25. října 2021. Přes plavební komoru Praha-Smíchov byla zastavena plavba v plánovaném termínu od 11. října 2021 do 25. října 2021, dále byla plavba zastavena přes plavební komoru Praha-Smíchov v termínu od 26. října 2021 do 28. listopadu 2021 v čase od 6:00 hodin do 12:00 hodin. Na Čertovce byla zastavena plavba v termínu od 1. října 2021 do 31. října 2021. Na plavebním kanále Troja docházelo v průběhu roku ke krátkodobému zastavení plavby či omezení plavby z důvodu rekonstrukce mostů na ÚČOV Praha. Přes velkou a malou plavební komoru Praha-Podbaba a na plavebním kanále Troja byla zastavena plavba od 26. dubna 2021 od 9:00 hodin do 27. dubna 2021 do 18:00 hodin, 11. května 2021, od 29. května 2021 od 7:00 hodin do 1. června 2021 do 18:00 hodin. Přes plavební komoru Roztoky byla zastavena plavba v plánovaném termínu od 14. října 2021 od 11:00 hodin do 26. října 2021. Na plavebním kanále Vraňany – Hořín docházelo v průběhu roku ke krátkodobému zastavení plavby či omezení plavby z důvodu rekonstrukce mostů přes plavební kanál. Přes velkou plavební komoru Hořín byla zastavena plavba v plánovaném termínu od 1. ledna 2021 do 31. března 2021 a přes malou plavební komoru Hořín byla zastavena plavba od 20. září 2021 do 31. prosince 2021.

Střední Labe

K zastavení plavby z důvodu výskytu ledových jevů došlo v roce 2021 v měsíci únoru a k zastavení plavby z důvodu vysokých vodních stavů nedošlo.

Přes plavební komoru Pardubice byla zastavena plavba v termínu od 15. září 2021 do 23. září 2021. Schválená plánovaná zastavení plavby na plavebních komorách proběhla na komorách Týnec nad Labem, Veletov, Velký Osek, Poděbrady, Nymburk, Kostomlátky, Lysá nad Labem, Čelákovice a Kostelec nad Labem od 20. září 2021 do 6. října 2021. Plavební komory Kolín a Klavary byly mimo provoz v plánovaném termínu od 20. září 2021 do 24. listopadu 2021 do 12:00 hodin. Přes plavební komoru Nymburk byla zastavena plavba v plánovaném termínu od 28. června 2021 do 30. června 2021. Přes plavební komoru Lysá nad Labem byla zastavena plavba v plánovaném termínu od 1. března 2021 do 10. března 2021. Plavební komory Hradištko a Lobkovice byly mimo provoz v plánovaném termínu od 20. září 2021 do 11. října 2021. Plavební komora Brandýs nad Labem byla mimo provoz v plánovaném termínu od 20. září 2021 do 25. října 2021. Plavební komora Obříství byla mimo provoz v plánovaném termínu od 16. listopadu 2021 do 31. prosince 2021.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Zámraza nebo vysoké vodní stavy limitující plavební provoz v roce 2021 se nevyskytly.

V termínu od 3. května 2021 do 18. července 2021 byla omezena plavba přes plavební komory Dolní Beřkovice, kdy jedna komora byla vždy mimo provoz. V době, kdy byla mimo provoz velká plavební komora a bylo nutno proplavit sestavu plavidel delší než 84 m, bylo toto umožněno při objednání 24 hodin předem.

V tomto roce byla rovněž na zdymadlech Štětí, Roudnice nad Labem, České Kopisty a Lovosice realizována akce „LVC, obnova nátěrů svodidel“. Malá plavební komora Štětí byla z tohoto důvodu mimo provoz od 1. června 2021 do 30. června 2021, velká plavební komora Štětí od 1. listopadu 2021 do 1. prosince 2021. Na zdymadle Roudnice nad Labem byla malá plavební komora mimo provoz od 22. dubna 2021 do 10. května 2021 a velká plavební komora od 3. března 2021 do 20. dubna 2021. Na zdymadle České Kopisty byla malá plavební komora mimo provoz od 12. července 2021 do 10. října 2021 a velká plavební komora od 1. listopadu 2021 do 26. listopadu 2021. Malá plavební komora Lovosice byla mimo provoz od 2. srpna 2021 do 29. října 2021. Vzhledem k tomu, že velké plavební komory byly v době zmíněných nátěrů svých svodidel plně funkční, bylo provozovatelům plavby umožněno, aby se, po dohodě se zhotovitelem nátěrových prací, mohli v předstihu 24 hodin objednat na proplavení velkou plavební komorou. Malá plavební komora Ústí nad Labem-Střekov byla z důvodu mimořádné prohlídky vyčerpané plavební komory a následné údržby komory včetně opravy obtoků mimo provoz ve dnech od 2. května 2021 do 12. srpna 2021 a dne 30. listopadu 2021. Velká plavební komora Ústí nad Labem-Střekov byla z důvodu oprav mimo provoz od 27. října 2021 do 26. listopadu 2021 a od 2. prosince 2021 do 31. prosince 2021.

Ve zdrži vodního díla Roudnice nad Labem a Štětí byl z důvodu ekologické havárie zastaven plavební provoz mezi ř. km 830,57 až 809,72 (z podjezí vodního díla Dolní Beřkovice včetně obou plavebních komor Štětí až k havarijnímu profilu u silničního mostu a jezu v Roudnici nad Labem) od 15. listopadu 2021 13:00 hodin do 16. listopadu 2021 12:00 hodin. Ve zdrži vodního díla České Kopisty byl v úseku 803,40 až 805,00 z důvodu demontáže vrchního vedení elektrického napětí v ř. km 803,83 (mezi obcemi Libotenice a Lounky) zastaven plavební provoz ve dnech 12. a 13. srpna 2021 a ve dnech 13. a 14. září 2021. Vždy se jednalo o opakované zastavení plavby v délce 30 min, když denní součet byl 3 hodiny..

Dolní Labe – regulovaný úsek

Zámraza v plavební dráze ve vodním toku se v roce 2021 nevyskytla. V lednu došlo ke krátkodobé zámraze v přístavním bazénu veřejného přístavu Děčín-Rozbělesy (dva dny) a v první polovině února kromě přístavního bazénu veřejného přístavu Děčín-Rozbělesy i k zámraze v obou přístavních bazénech veřejného přístavu Ústí nad Labem-Krásné Březno. Bourání ledové celiny zajišťoval správce vodní cesty.

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.

Do 26. dubna 2021 platil zákaz plavby levým mostním polem železničního mostu Děčín Loubí v ř. km 738,87, ale na základě odstranění skalního výběžku na dně u levého okraje plavební dráhy, odstraněním nánosů v tomto mostním poli a po dokončené instalaci nové plavební signalizace na konstrukci mostu, byl ode dne 27. dubna 2021 povolen plavební provoz tímto polem bez omezení. V rámci stavební akce s názvem „Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín Prostřední Žleb (mimo)“ bylo v pravém mostním poli železničního mostu z důvodu výstavby štetovnicové jímky za středovým mostním pilířem povoleno zastavení plavby ve dnech od 8. září 2021 do 28. září 2021, plavba v uvedeném

období probíhala obousměrně levým polem a uvedené opatření nepřineslo v roce 2021 žádné problémy ani omezení plavebního provozu v této lokalitě.

Morava včetně Baťova kanálu

Stav vodní cesty v roce 2021 byl příznivý a neměl na bezpečnost plavby negativní vliv.

Mrazové jevy a zámraza, podobně jako v předchozích letech, nezpůsobily vzhledem k sezonnímu charakteru plavby její omezení, neměly taktéž vliv na vznik škod či problémů na stavbách a zařízeních na této vodní cestě.

Vodní stavy nedosáhly takových hodnot, pro něž by bylo nutné plavbu zastavit či omezit. Vzhledem k mírnému průběhu zimy nedošlo k povodňovým jevům, pro které by bylo nutné zastavit či omezit plavbu. Ani v letních měsících nenastaly situace, které by vyžadovaly omezení plavby.

V zájmu zajištění bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu z důvodu nutné opravy břehového opevnění probíhá v období od 4. října 2021 do 15. dubna 2022 dočasné zastavení plavby a přerušení plavebního provozu, a to v úseku od jezu Sudoměřice po plavební komoru Petrov, včetně plavební komory Petrov.

Z důvodu rekonstrukce mostu a přístupové komunikace u plavební komory Spytihněv je dočasně zastavená plavba a přerušen plavební provoz. Rekonstrukce probíhá od 1. října 2021 do 31. března 2022.

Zastavení plavebního provozu z důvodu opravy břehového opevnění probíhá v úseku pod i nad jezem Nedakonice až po jez Kunovský les, včetně průjezdu plavebních komor Nedakonice a Kunovský les, v období od 1. listopadu 2021 do 25. dubna 2022.

Vodní cesty účelové

Plavební poměry na vodních cestách účelových byly v roce 2021 stabilizované a nebyla registrována žádná omezení plavebního provozu na těchto vodních cestách, kromě účelové vodní cesty Labe v Hradci Králové v říčním km 994,74 až 994,76, kde byl zastaven plavební provoz ve dnech od 28. září 2021 do 8. listopadu 2021 z důvodu výstavby dočasné podpěrné konstrukce pro realizaci stavby „Lávka přes Labe v Hradci Králové“.

4.2. Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

V průběhu roku 2021 probíhala stavba nábrežní zdi přístaviště na pravém břehu v Českých Budějovicích naproti přístavišti „Lannova loděnice“. Stavba je realizována za účelem zvýšení kapacity stání plavidel v Českých Budějovicích, kdy stávající kapacita stání je s ohledem na zvyšující se intenzitu plavebního provozu rekreačních plavidel v dané lokalitě nedostatečná.

V úseku Vltavy ř. km 225,0 (Stará Obora) až ř. km 229,0 (jez Hluboká nad Vltavou) proběhla před plavební sezónou 2021 úprava břehového opevnění.

Dále v roce 2021 pokračovala stavba na vodním díle Hněvkovice „zabezpečení vodního díla před účinky velkých vod“ s tím, že v rámci této stavby dochází také k rekonstrukci plavební komory, jejímž cílem je bezpečné převádění velkých vod přes tuto plavební komoru. Rekonstrukce plavební komory probíhala mimo plavební období.

Na začátku roku 2021 před plavební sezónou pokračovaly práce na prohrábkách pod vodním dílem Kořensko (tj. zajištění plavební dráhy k plavební komoře), za účelem zajištění plavebních hloubek v delším časovém období a při nižších

vodních stavech v daném úseku s možností využití plavební komory i při poklesu hladiny v nádrži vodního díla Orlík. V rámci těchto prohrábek bylo také zhotoveno čekací stání v dolní vodě plavební komory pro sníženou hladinu, které bude sloužit i při vyšších hladinách. Tím došlo ke zvýšení kapacity stávajícího čekacího stání. V rámci této stavby došlo rovněž k prodloužení dělící zdi mezi plavební komorou a malou vodní elektrárnou za účelem zajištění bezpečného zaplouvání a vyplouvání plavidel do a z plavební komory při snížení plavební hladiny.

Na vodním díle Orlík byla zahájena v roce 2021 výstavba nového doplňkového bezpečnostního přelivu na hrázi vodního díla, který doplní přelivy stávající.

Na plavební komoře Štěchovice a také na malé plavební komoře Vrané nad Vltavou proběhla oprava stavítek obtoků.

Na plavební komoře Praha-Modřany proběhlo měření vibrací vrat plavební komory.

V roce 2021 byla zahájena plánovaná celková rekonstrukce Barrandovského mostu, která má probíhat i v následujících letech.

Na plavební komoře Praha-Smíchov proběhla oprava spodních betonových plat pod plavební komorou a také výměna středních stavítek.

V říjnu proběhla rekonstrukce protipovodňových vrat na Čertovce.

Po celý rok probíhala rozsáhlá rekonstrukce Staroměstského jezu.

Na velké plavební komoře Praha-Štvanice proběhla v srpnu kontrola obtoků a dna plavební komory.

V roce 2021 byla zahájena stavba k zajištění podjezdů výšek na plavebním kanále Troja, tj. zdvižení stávajících dvou mostů pro ÚČOV Praha tak, aby dané mosty po dokončení splňovaly požadavek na podjezdnou výšku 7 m.

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 ÚČOV.

Na plavební komoře Roztoky byla zastavena plavba z důvodu provozní opravy plavební komory.

Na začátku roku 2021 nadále probíhala rozsáhlá rekonstrukce velké plavební komory Hořín, jejímž cílem je zlepšení podjezdů výšek (tj. realizace zdvihacího dolního portálu plavební komory) a zlepšení parametrů plavební komory (tj. zajištění šířky 12,0 m). Rekonstrukce byla ukončena uvedením plavební komory do provozu včetně zdvižného mostu v jejím dolním ohlavi.

Na malé plavební komoře Hořín bylo opraveno horní pravé stavítko a provedena injektáž záporníku na horním ohlavi.

V tomto roce probíhaly také práce na zajištění podjezdů výšek na plavebním kanále Vraňany – Hořín. Byly dokončeny pevné mosty a zdvihací mosty byly uvedeny do zkušebního provozu.

Ve druhé polovině roku probíhaly práce na prohrábkách za účelem zvýšení ponorů na vltavské vodní cestě, konkrétně ve veřejném přístavu Praha-Radotín a v dolní a horní rejdě plavební komory Praha-Smíchov.

Střední Labe

V průběhu roku 2021 byla zahájena rekonstrukce železničního mostu mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem a Pardubice hlavní nádraží resp. Pardubice-závodíště. V rámci této stavby má být snesena původní konstrukce mostu a nahrazena novou, splňující příslušné požadavky na parametry vodní cesty stanovené předpisy o vnitrozemské plavbě.

Na plavebních komorách Týnec nad Labem, Veletov, Poděbrady, Nymburk, Kostomlaty, Lysá nad Labem, a Kostelec nad Labem se v rámci plánované odstávky uskutečnila prohlídka a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

Na plavební komoře Kolín se v rámci plánované odstávky uskutečnila prohlídka, cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav a oprava servoválce vrat.

Na plavební komoře Klavary v rámci plánované odstávky proběhla protikoroziční ochrana vrat při vyčerpané plavební komoře a také proběhla cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

Na plavební komoře Velký Osek v rámci plánované odstávky proběhla oprava stavítka, sklopných vrat a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

Koncem roku byla dokončena stavba lávky pro pěší v Nymburce, která nahradila původní lávku odstraněnou z důvodu špatného technického stavu.

Na plavební komoře Hradištko v rámci plánované odstávky proběhla protikoroziční ochrana vrat, oprava servoválce a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

Na plavební komoře Lysá nad Labem proběhlo odstranění havarijního stavu – netěsnosti horních vrat plavební komory.

Dále v letošním roce probíhala rekonstrukce železničního mostu v Čelákovících. V rámci této stavby má být snesena původní konstrukce mostu a nahrazena novou, splňující příslušné požadavky na parametry vodní cesty stanovené předpisy o vnitrozemské plavbě.

Na plavební komoře Brandýs nad Labem v rámci plánované odstávky proběhla oprava servoválce vrat a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

Na plavební komoře Lobkovice byla v rámci plánované odstávky provedena protikoroziční ochrana dolních vrat plavební komory a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

Na plavební komoře Obříství proběhla oprava nátěrů svodidel a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

V roce 2021 probíhalo průběžné odstraňování nánosů na vodní cestě za účelem zajištění příslušných plavebních hloubek.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Na malé a velké plavební komoře Dolní Beřkovice proběhla oprava nátěrů svodidel, rekonstrukce hydraulického systému a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

V průběhu roku 2021 byly provedeny mimořádné prohlídky vyčerpaných velkých plavebních komor ve Štětí a v Českých Kopistech.

V roce 2021 byl ukončen zkušební provoz rekonstruovaného silničního a železničního mostu ve Štětí, který byl uveden po kolaudaci do trvalého provozu.

Na vodním díle Ústí nad Labem-Střekov probíhala oprava těsnění prvního jezového pole a dělicí zdi rybiho přechodu

Dolní Labe – regulovaný úsek

V roce 2021 byly dokončeny práce na odstranění levobřežních nánosů nad a pod profilem železničního mostu Děčín-Loubí a dlouholeté skalní překážky u levého břehu nad tímto mostem, takže bylo, jak výše uvedeno, možné povolit plavební provoz oběma poli mostu v obou směrech. Stavební práce na železničním mostu Děčín-Loubí v rámci rekonstrukce jeho byly zahájeny v srpnu.

V červnu byla zahájena výstavba „Přístaviště Děčín“ – stavba u pravého břehu Labe v Děčíně nad Hégrem, jejíž dokončení se předpokládá začátkem roku 2022.

Stavba „Ochranné stání Hřensko“, při níž byly navýšeny stávající ocelové daly u pravého břehu Labe, byla uvedena v tomto roce do provozu.

Morava včetně Baťova kanálu

V horní rejdě plavební komory Vnorovy I a v lokalitě „Výklopník – Sudoměřice“ byla dokončena výstavba dalších servisních stání služebních plavidel správce vodní cesty. 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 2021 dokončena oprava poškozeného opevnění břehů Baťova kanálu.

V září 2021 byla zahájena oprava opevnění břehů Baťova kanálu lomovým kamenem včetně provedení odtěžení sedimentů v úseku od jezu Sudoměřice po silniční most I/55 (Valcha) v celkové délce cca 2,30 km.

V horní rejdě plavební komory „Kunovský les“ byla v červnu 2021 dokončena stavba čekacího stání a veřejného přístaviště. Celková délka těchto staveb je cca 140 m.

V polovině září 2021 byly zahájeny stavební práce na zřízení čekacích stání v rejdách plavebních komor Vnorovy I, II. Tato čekací stání budou zřízena jako pevná mola vetknutá do dna vodní cesty, každé o délce cca 35 m.

Na řece Moravě v ř. km 147,700 – 147,900 byla provedena oprava pravého břehu řeky Moravy v délce 200 m, kdy bylo sanováno porušení břehu, které již výrazně zasahovalo do bermy. Narušený svah kynety byl zpevněn záhozem z lomového kamene, líc záhozu byl urovnán a vyklínován.

V květnu 2021 skončila II. etapa výstavby veřejného přístavu Veselí nad Moravou.

Vodní cesty účelové

Na nádrži vodního díla Lipno v lokalitě obce Lipno nad Vltavou probíhala stavba vyhlídkového mola. Současně na této nádrži byly dokončeny další drobné stavby sloužící pro rekreační účely (např. pevná mola a plovoucí zařízení). Intenzita provozu sportovních přístavů na nádrži vodního díla Lipno oproti předchozímu roku neklesla a přístavy jsou plně obsazeny.

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

V Hradci Králové byla zahájena stavby lávky pro pěší přes Labe.

Na přehradní nádrži Plumlov byla zahájena rekonstrukce bezpečnostního přelivu hráze, která bude probíhat až do podzimu roku 2022. Kromě této stavby došlo i na odtěžení většiny sedimentů ze sedimentační zdrže přehrady, která byla vybudována v její horní části.

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 2021	nejvyšší	H [cm]	553	462	500
		dne	15. 5. 2021	14. 5. 2021	6. 2. 2021
	nejnižší	H [cm]	47	395	140
		dne	24., 26. a 27. 9. 2021	21 6. 2021	20. a 21. 6. a 26. 9. 2021
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2021 [cm]	leden	1	93,4	412,4	198,4
	únor	2	316,6	426,7	357,9
	březen	3	140,2	420,7	257,4
	duben	4	76,8	413,4	201,7
	květen	5	202,1	424,9	268,2
	červen	6	104,1	400,7	190,2
	červenec	7	224,0	413,0	269,5
	srpen	8	117,8	403,2	198,2
	září	9	72,5	403,4	166,8
	říjen	10	115,7	403,8	184,7
	listopad	11	92,1	406,2	177,8
	prosinec	12	71,3	408,0	175,5
Roční průměry vodních stavů [cm]	2021		135,6	411,4	220,5
	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

*) 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 2021 [dny]												Celkem v roce [dny]		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2021	2020	2019
60 - 100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
101 - 110	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
111 - 120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	28
121 - 130	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	11	53
131 - 140	-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	3	23	26
141 - 150	-	-	-	-	-	3	-	1	6	3	1	0	14	36	34
151 - 160	-	-	-	-	-	2	-	3	11	2	13	2	33	34	26
161 - 170	2	-	-	-	-	7	-	-	4	3	1	14	31	51	35
171 - 180	5	-	-	5	1	3	-	3	2	10	2	7	38	30	24
181 - 190	4	-	-	3	-	2	-	3	-	3	5	2	22	33	18
191 - 200	11	-	-	4	3	2	-	7	3	3	3	4	40	22	17
201 - 210	1	-	-	14	1	-	-	7	1	1	3	2	30	12	4
211 - 220	4	-	-	3	2	1	5	1	1	5	1	-	23	16	11
221 - 230	1	-	9	-	3	1	6	4	1	1	1	-	27	12	13
231 - 240	1	-	4	1	2	3	2	1	-	-	-	-	14	12	16
241 - 250	1	-	4	-	2	1	2	1	-	-	-	-	11	15	13
251 - 260	1	-	2	-	4	-	1	-	-	-	-	-	8	11	12
261 - 270	-	-	2	-	1	2	2	-	-	-	-	-	7	12	8
271 - 280	-	-	5	-	3	1	5	-	-	-	-	-	14	6	2
281 - 290	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3	3
291 - 300	-	4	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	6	7	3
301 - 310	-	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	1	6
311 - 540	-	21	3	-	7	-	7	-	-	-	-	-	38	18	13
nad 540	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0
Dny v měsíci – roce	31	28	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	365	366	365

Přerušení plavebního provozu na vltavské vodní cestě																
Plavební komora (úsek vodní cesty)	Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku 2021												Celkem v roce			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2021	2020	2019	
České Vrbné	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	
Hluboká n/Vlt.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	
VD Hněvkovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	-	-	30	0	0	
PK Hněvkovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	
Kořensko	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	-	30	73	74	
Orlík	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	68	
Kamýk n/Vlt.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	
Slapy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	
Štěchovice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	3	31	
Vrané n/Vlt.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	
Praha-Modřany	-	-	-	-	10	1	-	-	-	15	-	-	26	1	0	
Praha-Smíchov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-	15	0	49	
Praha-Štvanice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	5	0	
Praha-Podbaba	-	-	-	1	13	1	-	-	-	-	-	-	15	6	1	
Roztoky	-	-	-	-	10	-	-	-	12	-	-	-	32	0	5	
Dolánky	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	10	17	0	
Mířejovice	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	10	0	58	
Hořín	-	21	1	-	10	-	-	-	-	-	-	-	32	102	46	

Plavební komory a přepravní zařízení v úseku České Vrbné až Vrané nad Vltavou mají zpravidla provozní dobu od dubna do října. Další vltavské plavební komory mají celoroční provoz.

Přerušení plavebního provozu na labské vodní cestě																
Plavební komora (úsek vodní cesty)	Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku 2021												Celkem v roce			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2021	2020	2019	
Týnec n/L.	-	7	-	-	-	-	-	-	11	6	-	-	24	7	22	
Veletov	-	7	-	-	-	-	-	-	11	6	-	-	24	7	8	
Kolín	-	7	-	-	-	-	-	-	11	31	23	-	72	7	8	
Klavary	-	7	-	-	-	-	-	-	11	31	23	-	72	7	8	
Velký Osek	-	7	-	-	-	-	-	-	11	6	-	-	24	63	8	
Poděbrady	-	7	-	-	-	-	-	-	11	6	-	-	24	7	8	
Nymburk	-	7	-	-	-	3	-	-	11	6	-	-	27	7	8	
Kostomlátky	-	7	-	-	-	-	-	-	11	6	-	-	24	73	22	
Hradištko	-	7	-	-	-	-	-	-	11	11	-	-	29	70	22	
Lysá n/L.	-	7	10	-	-	-	-	-	11	6	-	-	34	70	23	
Čelákovice	-	7	-	-	-	-	-	-	11	6	-	-	24	70	8	
Brandýs n/ L.	-	7	-	-	-	-	-	-	11	25	-	-	43	31	8	
Kostelec n/L.	-	7	-	-	-	-	-	-	11	6	-	1	24	67	9	
Lobkovice	-	7	-	-	-	-	-	-	11	11	-	-	29	67	9	
Obříství	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	15	31	53	5	8	
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	

Plavební komory na Labi mají celoroční provoz.

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

	2010	2015	2019	2020	2021
Celkem*)	371	684	670	318	263
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty	0	1	0	56	46
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	2	0	0	9
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	370	602	562	227	181
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	1	0	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	98	35	27
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	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	2019	2020	2021
Celkem*)	276	118	76	67	69
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty rybolovu	163	42	7	34	30
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	0	0	0	1
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	2	0	1	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	45	26	35
Jiné nekovové anorganické produkty	1	0	5	0	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	18	18	14	5	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	12	9	2	1	2
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	1	0	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	2019	2020	2021
Celkem*)	167	44	32	12	10
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	8	7	8
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	66	1	0	0	1
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	24	3	0
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	1	0	1
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	2019	2020	2021
Přeprava věcí celkem (v tis. tun)	371	684	670	318	263
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>					
0–50 km	244	517	485	168	34
50–150 km	127	167	185	150	229
Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)	16	25	27	14	18
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>					
0–50 km	7	13	10	2	1
50–150 km	9	12	17	12	17

Zdroj: resortní statistika MD

Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu v km

	2010	2015	2019	2020	2021
Délka labsko-vltavské vodní cesty	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
Celková délka splavných vodních cest^{*)}	675,8	686,8	720,2	726,2	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	654,2	654,2
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>					
třída I až IV	527,9	538,9	538,9	544,9	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

**Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách
(pouze plavidly registrovanými v ČR)**

	2010	2015	2019	2020	2021
Přeprava zboží celkem (v tis. tun)	1642	1853	1735	1384	1295
<i>podle druhu přepravy</i>					
Vnitrostátní	371	684	670	318	263
Mezinárodní celkem	1271	1170	1065	1066	1032
v tom:					
vývoz	276	118	76	67	69
dovoz	167	44	32	12	10
přeprava ve třetích zemích	524	537	465	430	424
kabotáž	304	470	491	557	529
<i>podle typu pohonu plavidel</i>					
Motorová	1040	1115	1187	1009	1017
Nemotorová	428	647	499	340	254
Ostatní	173	92	49	35	25
Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)	679	585	569	509	517
<i>podle druhu přepravy</i>					
Vnitrostátní	16	25	27	14	18
mMezinárodní celkem	663	560	543	495	499
v tom:					
vývoz	172	79	38	38	40
dovoz	111	28	32	8	8
přeprava ve třetích zemích	276	310	304	270	273
kabotáž	105	143	169	179	178
<i>podle typu pohonu plavidel</i>					
Motorová	512	479	461	410	400
Nemotorová	159	104	108	99	117
Ostatní	8	1	1	0	0

Zdroj: resortní statistika MD

Osobní lodě

	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Počet celkem*)	64	78	89	91	87	78
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	9	13	13	14	15	15
1950–1969	22	27	32	34	30	26
1970–1989	19	20	21	20	18	15
1990–1999	0	1	1	1	2	1
2000–2009	13	12	13	12	12	11
od roku 2010	1	5	9	10	10	10
Obsaditelnost celkem (os.)	11 051	10 547	12 742	12 868	12 082	10 636
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	**)	2 127	1 842	1 942	2 092	2 092
1950–1969	**)	3 883	5 278	5 738	5 138	4 339
1970–1989	**)	2 913	3 077	2 913	2 523	2 011
1990–1999	**)	30	30	30	174	144
2000–2009	**)	594	669	654	654	549
od roku 2010	200	1 000	1 846	1 591	1 501	1 501

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2021.

**) Relevantní data nejsou k dispozici.

Zdroj: SPS

Motorové nákladní lodě

	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Počet celkem*)	46	30	39	33	38	30
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	46	30	39	33	38	30
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	2	3	3	2	2	2
1950–1969	16	11	17	14	17	16
1970–1989	24	13	16	14	16	9
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	40,08	33,37	39,44	31,83
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	44,00	31,41	40,08	33,37	39,44	31,83
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	2,00	2,96	2,96	2,11	2,11	2,11
1950–1969	11,00	9,77	15,91	12,40	16,14	16,99
1970–1989	28,00	15,15	17,68	15,32	17,65	10,19
1990–1999	4,00	3,54	3,54	3,54	3,54	3,35
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	17,80	15,20	17,61	14,90
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	23,00	13,23	17,80	15,20	17,61	14,90
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	1,00	1,23	1,23	0,82	0,82	0,82
1950–1969	6,00	3,93	6,26	4,87	6,37	6,61
1970–1989	11,00	5,93	8,16	7,36	8,27	5,08
1990–1999	2,00	2,15	2,15	2,15	2,15	2,39
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. 2021.

Zdroj: SPS

Vlečné a tlačné čluny

	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Počet celkem*)	162	107	111	95	87	89
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	162	107	111	95	87	89
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	1	1	0	0	0	0
1950–1969	29	22	25	22	23	25
1970–1989	113	69	72	61	52	53
1990–1999	12	8	8	5	5	5
2000–2009	7	6	6	6	6	5
od roku 2010	0	0	0	1	1	1
Registrovaná tonáž celkem (tis. t)	73,03	53,27	59,38	49,59	44,68	46,79
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>						
třída I až IV	73,03	53,27	59,38	49,59	44,68	46,79
<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	9,52
1970–1989	58,00	44,32	39,72	45,10	35,82	30,76
1990–1999	6,00	4,99	4,15	4,15	4,25	4,88
2000–2009	0	1,71	1,86	1,71	1,71	1,64
od roku 2010	0	0	0	0	0	0

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2021.

Zdroj: SPS

Vlečné a tlačné remorkéry

	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Počet celkem*)	93	78	73	70	64	69
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	2	1	0	1	1	1
1950–1969	12	11	11	11	9	11
1970–1989	65	59	56	51	48	51
1990–1999	1	2	1	2	1	1
2000–2009	4	4	3	3	3	3
od roku 2010	0	1	2	2	2	2
Výkon celkem (tis. kW)	27,00	22,32	23,55	21,73	20,02	23,43
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1949	0,00	0,18	0	0,18	0,18	0,18
1950–1969	3,00	2,89	2,63	2,89	2,48	2,98
1970–1989	21,00	18,16	19,78	17,41	16,22	19,13
1990–1999	2,00	0,21	0,10	0,21	0,10	0,10
2000–2009	1,00	0,73	0,54	0,54	0,54	0,54
od roku 2010	0	0,15	0,50	0,50	0,50	0,50

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2021.

Zdroj SPS

5. Plavební provoz

5.1. Dozor na plavební provoz

Vltava

Vzhledem k trvajícím omezením plynoucím z pandemie Covid-19 se výrazně snížil provoz plavidel osobní lodní dopravy v Praze. Oproti roku 2020 nebyl provoz osobních plavidel omezen. Naopak tomu bylo u plavidel osobní lodní dopravy s kapacitou do 12 osob. Zde byl zaznamenán velký nárůst poptávky. Na těchto plavidlech se hojně konaly menší akce a oslavy spíše rodinného charakteru. V roce 2021 se rozšířila flotila osobních plavidel v Praze o další plně elektrické plavidlo Marie d' Bohemia s kapacitou až 250 osob. Plavidlo je typu katamarán a jeho délka činí 30,0 m a šířka 9,7 m.

U vůdců plavidel osobních lodí byly v roce 2021 zjištěny přestupky spojené s neposkytnutím informací správci systému říčních informačních služeb vztahující se k podpoře řízení provozu a dopravy ve vnitrozemské plavbě a nevyužíváním zařízení ke sledování polohy a pohybu plavidla při plavbě.

Nadále jsou v Praze provozovány přívozy: přívoz Sedlec – Zámky (linka P1 na severním okraji Prahy), přívoz Podbaba – Podhoří (linka P2 mezi vyústěním Šáreckého údolí a oblastí Troje), přívoz Lihovar – Dvorce (linka P3 na jihu města výhodně navazuje na linky pozemní dopravy), přívoz Císařská Louka – Výtoň – náplavka Smíchov (linka P5 nabízí výhled na Vyšehradskou skálu), přívoz Modřany – Lahovičky (linka P6 na jižním okraji Prahy) a přívoz Pražská tržnice – Štvanice – Karlín-Rohanský ostrov (linka P7 nabízí spojení na jinak obtížněji dostupný ostrov Štvanice). Uvedené přívozy jsou provozovány v rámci Pražské integrované dopravy. Přívozy P1 a P2 jsou provozovány celoročně, přívozy P3, P5, P6 a P7 od dubna do října.

Pohyb malých plavidel v oblasti Prahy byl díky malému provozu plavidel osobní lodní dopravy intenzivnější, než před pandemií Covid-19. Opatření provedené v minulých letech, tedy zavedení plavby ve výtoku v některých úsecích mezi plavební komorou Praha-Štvanice a Barrandovským mostem osazením plavebního značení (B.8 + C.4) se osvědčilo, proto bylo rozhodnuto o jeho použití i v roce 2021 a následujících. Uvedené plavební značení se periodicky osazuje 1. dubna a sejmuto je na konci měsíce října. Dále platí zákaz provozu padleboardů na území hl. m. Prahy v úseku plavební komora Štvanice až železniční most Na Výtoni. Toto opatření se osvědčilo a dohled nad jeho dodržováním přímo na vodní cestě v rámci svých možností a posloupnosti priorit prováděla Státní plavební správa ve spolupráci s pořádkem útvaru Městské policie Praha a příslušným Poříčním oddělením Policie ČR. Nejvíce zjištěných přestupků na území hlavního města Prahy spočívalo v porušení výše uvedeného plavebního značení upravující plavbu ve výtoku, provoz technicky nezpůsobilých plavidel a vedení plavidla pod vlivem alkoholu.

Tento rok se též v omezené míře konal 13. ročník kulturní akce mezi Karlovým a Mánesovým mostem s názvem „Svatojánské Navalis“. Akce byla silně ovlivněna i zvýšeným vodním stavem dosahujícím téměř limitu zastavení plavby, a proto byl provoz plavidel v rámci konání akce oproti předchozím ročníkům nízký. Dále se ve zdrži Šitkovského jezu konal 108. ročník veslařských závodů „Primátorek“, který byl z důvodu pandemie, tak jako v roce 2020 přesunut z tradičního jarního termínu

na podzim roku 2021. Počet povolených veřejných akcí se oproti roku 2020 mírně zvýšil. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě byly vydány tři výjimky pro vplutí do uzavřené plochy podjezí Staroměstského jezu.

Obdobně jako v předchozích letech je vltavská vodní cesta využívána pro nákladní lodní dopravu ve výrazně nižších objemech, než jaké umožňuje vybavenost a kapacita této vodní cesty. V roce 2021 pokračovala rozsáhlá rekonstrukce plavební komory Hořín a práce na zvýšení podjezdových výšek na laterálním kanále Vraňany – Hořín. V posledním čtvrtletí roku 2021 byl zahájen zkušební provoz zvedacích mostů na uvedeném laterálním kanále. Při stavebních pracích intenzivně probíhala přeprava stavebního materiálu.

Nejvyšší koncentrace rekreační plavby je soustředěna na nádrže vltavské kaskády. Intenzita rekreačního provozu se potom výrazně mění v závislosti na počasí. Celkově se však zejména na tomto úseku vltavské vodní cesty projevuje nárůst počtu motorových lodí a vodních skútrů.

Tak jako v roce 2020 bylo pro plavební sezónu roku 2021 znovu osazeno plavební značení povolující plavbu pouze ve výtlaku osazením plavebního značení (B.8 + C.4) v úseku od Lannovy loděnice v Českých Budějovicích až po areál vysokých škol nad obcí Purkarec, tj. v úseku vodní cesty, kde šířka plavebního profilu neumožňuje plavbu vyšší rychlostí. Ze stejného důvodu bylo totožné označení od dolního plavebního kanálu plavební komory vodního díla Hněvkovice až po Týn nad Vltavou. Na této části vltavské vodní cesty Státní plavební správa v roce 2021 vykonávala dozorovou činnost převážně o prázdninových víkendech. Dozor byl prováděn plavidlem Státní plavební správy převážně umístěným v zázemí přístavu Hluboká nad Vltavou.

Dále po toku Státní plavební správa obnovila uzavření pláží pro koupající na nádržích vodních děl Slapy a Orlík. Na nádrži vodního díla Slapy je 15 ploch vyhrazených pro koupání a na nádrži vodního díla Orlík je 9 takových ploch. Stále pokračoval velmi intenzivní plavební provoz nejen o víkendech na nádrži vodního díla Slapy, kde bylo nově od 1. 7. 2021 do 31. 8. 2021 osazeno výše uvedené plavební značení nařizující plavbu pouze ve výtlacném režimu v úseku od hráze vodního díla Slapy (ř. km 91,80) po ř. km 118,05. Zřejmě druhotným důsledkem tohoto dopravního opatření na vodní nádrži Slapy je i skutečnost, že část plavidel (zejména těch, která jsou konstruována pro rychlejší plavbu) se z vodního díla Slapy přesunula na vodní dílo Orlík. I tak je ale možné konstatovat, že na vodním díle Orlík nedošlo k viditelnému zvýšení intenzity plavebního provozu.

Na vodním díle Slapy došlo také k zachování plavebního značení, kterým se v úseku ř. km 114,40–115,35 (v blízkosti kempu Cholín) přikazuje plout při pravém břehu toku. Toto opatření zůstalo v platnosti, protože slouží zejména při protiproudni plavbě k navedení plavidel do průjezdního pole mostu za obloukem. Naopak však došlo ke zrušení stejného typu značení v úseku ř. km 105,11–106,20 (v blízkosti osady Kobylníky). V tomto úseku již nebyl důvod k zachování příkazu plout u pravého břehu toku, protože se nacházel v lokalitě s nařízením výtlacného režimu, čímž pominul důvod k jeho zachování z hlediska odstranění nebo snížení vlivu škodlivého vlnobití.

Nejvyšší pozornost při dozoru nad bezpečností plavby v roce 2021 byla věnována oblastem s nejintenzivnějším plavebním provozem rekreačních plavidel, tedy hlavně nádrži vodního díla Slapy. Vzhledem k trvající pandemii Covid-19 se na nádrži provozovalo mnoho různorodých činností, mezi kterými převažovala plavba

plavidel nepodléhajících evidenci (paddleboardy, kanoe, pramice), a provoz plavidel půjčoven. Velký vliv na zklidnění plavebního provozu mělo výše uvedené opatření. Současně významný vliv na snížení intenzity plavebního provozu na celé Vltavské kaskádě mělo v období letních prázdnin i nepříznivé počasí (pozn. dle statistik ČHMÚ v ČR v měsíci červenci byly pouze čtyři dny beze srážek; v srpnu nastaly výrazné srážky v prvním a posledním týdnu).

Nejčastějším přestupkem bylo vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby v místech osazených plavebním značením (B.8 + C.4) a provoz plavidla, které nebylo technicky způsobilé. Dále provoz plavidla, které nemělo vyznačeno poznávací znaky, 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, vplutí s plavidlem do prostoru pro plavce, přetížení plavidla nebo nezajištění dohledu.

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 sankce na místě, které jsou neúčinnějším nástrojem nápravy, Státní plavební správa v rámci dozoru nad bezpečností plavby zadržuje lodní osvědčení plavidel, jejichž technický stav neodpovídá příslušným předpisům a v souvislosti se zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, rozhodovala 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.

Jako každý rok i v roce 2021 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 blokovém řízení. 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 služby pořádkové policie s názvem voda 2021. Akce byla vyhlášena pro letní měsíce sezóny roku 2021 a byla zaměřena na komplexní kontrolu plavidel a jejich posádek, včetně důsledné kontroly zda není posádka plavidla ovlivněna použitím 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 to byly hlavně přepravy sypkých a stavebních materiálů.

V oblasti středního Labe z důvodu pandemie Covid-19 nebylo v plavební sezóně roku 2021 provozováno žádné plavidlo pravidelné osobní lodní dopravy, krom plavidla Král Jiří v Poděbradech. To plulo v pravidelných hodinových plavbách převážně s lázeňskými hosty k ústí Cidliny, kde i přistávalo, resp. ve směru na Nymburk. Provoz rekreačních plavidel byl na stejné úrovni jako v roce 2020. Rekreační plavba představuje především plavby plavidel místních sportovních loděnic a pla-

videl půjčoven umožňujících vedení plavidla bez průkazu způsobilosti. V roce 2021 byl počet povolených akcí na sledované vodní cestě ve srovnání s rokem 2020 naprosto identický. Jedná se o sportovní akce, které jsou pořádány převážně v letních měsících.

Nejčastější nedostatky a porušení předpisů spočívaly ve špatném technickém stavu plavidla a nevyznačených poznávacích znacích. Stav plavidel se průběžně kontroloval, přestupky byly řešeny v rámci správních řízení 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 byly vydány výjimky pro vplutí do podjezí a nadjezí jezu Lysá nad Labem, Obříství a Poděbrady.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Intenzita plavebního provozu velkých plavidel setrvala na nízké úrovni z minulých let. Nákladní plavba v tomto úseku byla opět realizována převážně z překladiště šterkopísku v Nučnickách do Prahy. Pokračující epidemie onemocnění Covid-19 byla mj. i důvodem, že zahraniční hotelové lodě do kanalizovaného úseku Labe a dále do Prahy nejezdily. Intenzivnější provoz malých plavidel s vlastním pohonem byl opět v hlavní rekreační sezóně, zejména ve zdržích vodních děl České Kopisty, Lovosice a Ústí nad Labem-Střekov a na přilehlé vodní ploše Velké Žernoseky.

Byla vydána dvě rozhodnutí o udělení výjimky ze zákazu plavby ve vyznačené uzavřené vodní ploše nad a pod jezem vodního díla Ústí nad Labem-Střekov. Pro povolení akce na sledované vodní cestě bylo vydáno 13 rozhodnutí.

Pokračovala zavedená linka lodní dopravy T91, kterou v rámci Dopravy ústeckého kraje (DÚK) provozoval český dopravce po celou plavební sezónu svými osobními loděmi mezi centrem Ústí nad Labem, Litoměřicemi a Roudnicí nad Labem, se zastávkami v přístavištích Vaňov, Dolní Zálezly, Libochovany, Velké Žernoseky, Píšťany, Lovosice, Nučnice a Libotenice. V rámci mimořádných plaveb z Ústí nad Labem do Brandýsa nad Labem pak plavidla zastavovala i v přístavištích Štětí, Mělník, Obříství a Neratovice.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební provoz plavidel s vlastním pohonem byl na srovnatelné úrovni s rokem 2020. V oblasti osobní dopravy byla v provozu linka lodní dopravy T92 (DÚK), kterou provozoval stejný dopravce jako výše uvedeno v kanalizovaném úseku Labe. V podzimních měsících byla do Česka obnovena plavba dvou hotelových plavidel zahraničního provozovatele na lince, která má své ukončení na českém území v Děčíně pod zámekem.

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

Zaměstnanci pobočky Děčín provedli v roce 2021 celkem 136 kontrol plavebního provozu na vodních cestách v územní působnosti pobočky. Také v roce 2021 poskytla pobočka Děčín výpomoc pobočce Praha při dozorové činnosti na vodní cestě Vltava (Slapy a Orlík). Především v letní plavební sezóně pokračovala tradiční spolupráce se složkami Policie České republiky při společných kontrolách, mj. i v rámci preventivních akcí „Bezpečně u vody“ a „Na vodě nejsi nikdy sám“. Tyto společné kontroly proběhly na Labi a vodní ploše Velké Žernoseky ve spolupráci s poříčním oddělením Policie České republiky v Ústí nad Labem-Brná, pří-

padně na účelových vodních cestách (např. Máchovo jezero, Nechranice nebo Rozkoš) ve spolupráci s místně příslušnými obvodními odděleními Policie České republiky.

Počet přestupků projednávaných oddělením plavebního dozoru pobočky Děčín v roce 2021 oproti roku 2020 mírně poklesl. Zjištěné přestupky nebyly závažného charakteru, zhruba polovina přestupků byla s přestupci vyřešena příkazem na místě či vystavením blokové pokuty, v případech mírnějších závad domluvou či napomenutím a stanovením termínu pro odstranění závad. Čtyři přestupky byly řešeny v příkazovém řízení. Nejčastějším přestupkem bylo nepředložení platného lodního osvědčení malého plavidla. Méně časté bylo zjištění drobných závad v označení plavidel evidenčními poznávacími znaky, nebo porušení pravidel ve vymezených vodních plochách pro vodní lyžování a akrobatické činnosti. Vedení plavidla či činnost člena posádky pod vlivem alkoholu nebyly v rámci vlastní kontrolní činnosti v územní působnosti pobočky Děčín v roce 2021 zjištěny. Jeden přestupek v této oblasti byl plavebnímu úřadu předán oznámením Policie České republiky, jednalo se o přestupek vůdce malého plavidla, kdy bylo řešeno nejen vedení malého plavidla osobou ovlivněnou požitím alkoholu, ale také porušení povinností spojených s vedením a provozem malého plavidla o výkonu motoru 4,3 kW, a to z hlediska odborné způsobilosti vůdce plavidla a technické způsobilosti plavidla.

Morava včetně Baťova kanálu

Ačkoli jsme v předešlé plavební sezoně konstatovali nejsilnější intenzitu a hustotu plavebního provozu na této vodní cestě, nutno říci, že tento jev se opakoval i v plavební sezoně roku 2021. Dokonce došlo ještě ke zvýšení počtu uživatelů rekreačních oblastí řeky Moravy včetně průplavu Otrokovice – Rohatec, a tím i účastníků plavebního provozu. Velký podíl na této skutečnosti mělo stále pokračující šíření onemocnění Covid-19 a neustále se opakující protipandemická opatření, která nastoupila v průběhu roku 2021 v několika vlnách. Ačkoli již v roce 2021 nedošlo k úplnému uzavření hranic České republiky ani zákazu cestování, většina občanů zvolila možnost strávit dovolenou a volný letní čas na území ČR.

I v plavební sezoně 2021 bylo v návaznosti na výše uvedené provedeno nejvíce kontrol bezpečnosti plavebního provozu na této vodní cestě, a to jak Státní plavební správou samostatně, tak ve spolupráci s Policií ČR. Pokud jde o přestupkové jednání účastníků plavebního provozu na Baťově kanále, Státní plavební správa zaznamenala v této plavební sezoně největší výskyt nedostatků na technickém stavu plavidel, na rozdíl od předešlých let, kdy převažoval výskyt požívání alkoholu. Nutno podotknout, že většina účastníků plavebního provozu byli rekreanti, a to ve velké míře rodiny s malými dětmi, tedy potenciální požívání alkohol nebylo tak časté, jako technické nedostatky nebo nevybavenost plavidel povinnými lisťinami. Kromě dalších prohřešků, jako jsou chybějící poznávací znaky na plavidle či vůdce plavidla bez patřičného oprávnění k jeho vedení, je stále poměrně často se opakujícím nežádoucím jevem vyvazování plavidel k břehovému porostu. Vyjádřeno počtem kontrolních dní v plavební sezoně 2021, byla Státní plavební správa pobočka Přerov v oblasti kontrolní činnosti velmi aktivní zejména ve dnech pracovního klidu, kdy počet vykonaných kontrol vzrostl oproti předešlé plavební sezoně o 33 %. Nejvyšší pozornost při dozoru nad bezpečností plavby byla věnována oblastem s nejintenzivnějším plavebním provozem, tedy řece Moravě včetně průpla-

vu Otrokovice – Rohatec, kde rekreační plavba již tradičně rok od roku roste, ale také vodní cestě přehradní nádrži Brněnská a dále vodním cestám v oblasti Moravskoslezského kraje (vodní cesta přehradní nádrž Slezská Harta, Těrlicko a Žermanice). V průběhu letních teplých měsíců se enormně zvýšil počet dalších účastníků plavebního provozu jako jsou například koupající se osoby, ale také provoz plavidel nepodléhajících evidenci jako jsou paddleboardy, šlapadla, elektrolodě půjčoven a podobně. Z této skutečnosti také vyplývá poměrně vysoké množství přestupkové aktivity, jíž se účastníci plavebního provozu dopouštěli.

Státní plavební správa pobočka Přerov se snaží řešit s vůdci či provozovateli plavidel většinu přestupků na místě zjištění, nejčastěji příkazem na místě či vystavením blokové pokuty nebo v případech mírnějších závad domluvou a stanovením termínu pro odstranění závad. Mimo sankcí na místě zjištění, které jsou neúčinnějším nástrojem pro nápravu, Státní plavební správa pobočka Přerov také v určitých velmi závažných případech technických nedostatků plavidel zadržuje lodní osvědčení a v souvislosti s touto situací podle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, rozhoduje v řízení na místě o zákazu další plavby ze zákonem stanovených důvodů. V rámci pobočky Přerov byl tento postup častý a vyskytující se četněji než v předešlých plavebních sezonách. Jednalo se zejména o velmi závadný technický stav plavidel provozovaných v rámci půjčoven malých plavidel na Baťově kanále.

Obdobně jako v průběhu předešlých plavebních sezon byla i v roce 2021 kontrolní činnost vykonávaná v rámci státního dozoru na bezpečnost plavby, zabezpečovaná Státní plavební správou pobočkou Přerov, ve spolupráci s útvary Policie České republiky - specializovanou pořádkovou jednotkou Frýdek - Místek, obvodními odděleními Těrlicko, Hrotovice, Strážnice, Hodonín, Mikulov, Uherské Hradiště, Bruntál, Nošovice a Vranov nad Dyjí. Společné akce byly zaměřeny na kontroly plavidel a jejich technického stavu odpovídajícího právním předpisům, způsobilosti posádek plavidel a jejich vůdců, pokud jde o oprávnění k jejich vedení, lodní listiny, a zejména pak také na přítomnost alkoholu.

Účelové vodní cesty

Z důvodu převažující nepřízně počasí se provoz plavidel na nádrži vodního díla Lipno I oproti roku 2020 mírně snížil. Legislativní rámec plavby představuje stále 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 nádrž vodního díla Lipno nemá napojení na jinou vodní cestu, je zde prakticky nulová migrace plavidel z anebo do této lokality. Převážně jsou zde provozována plavidla rybářů pro přesun v rámci lovišť, méně jsou pak 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 2020 nezměnil. Na nádrži vodního díla jsou provozovány převozní plavidla na trasách Frymburk – Frýdava (předměstí), Hrdoňov – Zámecký les, Dolní Vltavice – Kyselov, Horní Pláná – Bližší Lhota. Přes možnost provozu plavidel se spalovacím motorem o výkonu do 10 kW, jsou hojně na nádrži vodního díla Lipno I provozována malá plavidla s plachtou. Na vodní nádrži Lipno I převažuje provoz plavidel provozovatelů ze zahraničí. Počet povolených akcí na této sledované vodní cestě se oproti roku 2020 mírně zvýšil, jedná se převážně o jachtařské závody. Jako v minulém roce přebíral koordinaci při pořádání závodů převážně Český svaz jachtingu. Nejčastěj-

ším porušením plavebních předpisů byly nedostatky ve výbavě a technické způsobilosti malého plavidla a také plavba mimo výtlačný režim. V několika případech byly provedeny společné kontroly plavebního dozoru s Policií ČR na nádrži vodního díla Lipno I.

Na nádrži vodního díla Hracholusky je intenzita plavebního provozu stále na nízké úrovni. Tato skutečnost je dána jak relativně malou rozlohou vodního díla, tak také omezením vyplývajícím z vyhlášky č. 46/20015 Sb. Na uvedené nádrži je nadále provozováno pouze jedno plavidlo osobní lodní dopravy. Plavidlo typu „maďarka“ s názvem Plzeň s kapacitou až 150 cestujících pluje po přehradní nádrži na 20 km dlouhé trase se šesti zastávkami. Loď vyplouvá z přístaviště u hráze přehradní nádrže. Pravidelná přeprava je zajišťována dle jízdního řádu od 1. 5. do 30. 9. a s ohledem na stav vodní hladiny. Mezi povolenými akcemi převažovaly rybářské závody.

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 a podmínek stanovených povolením pro pořádání akce na sledované vodní cestě. V roce 2021 vydala pobočka Děčín celkem 96 rozhodnutí o povolení pořádat akci na účelové vodní cestě. Zjišťovaná 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 díky propojení této vodní plochy s Labem, dále pak na vodních plochách Máchovo jezero a Předměřice nad Labem.

V Karlovarském kraji se v letním období uskutečnily kontroly na vodní cestě Jesenice. Kontroly na této vodní cestě byly zaměřené především na dodržování zákazu plavby plavidel se spalovacím motorem. Byly zde povoleny akce na sledované vodní cestě, jako jsou jachetní závody či soustředění vodních lyžařů, při těchto akcích nebylo zjištěno porušení stanovených podmínek. Také zde byla v provozu okružní osobní výletní doprava malým plavidlem z přístaviště Rybářská bašta u Chebu zahájená v roce 2020. Jedna kontrola plavebního provozu v letním období byla provedena na vodní cestě Skalka, ani zde nebylo shledáno porušování plavebních předpisů.

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. Matylida, Nechranice a Barbora. Na vodní cestě Nechranice se uskutečnily kontroly zaměřené především na dodržování zákazu plavby plavidel se spalovacím motorem. Jak na samotné vodní cestě, tak i ve vodní ploše pro vodní lyžování a akrobatické činnosti vymezené pro malá plavidla s elektromotorem. Na vodní cestě Matylida bylo vydáno nové opatření obecné povahy pro vymezení vodní plochy v souladu s § 30a zákona o vnitrozemské plavbě. Jednalo se v podstatě o vymezení části vodní cesty na základě vyhodnocení plavebního provozu za platnosti opatření obecné povahy 21/2017 a o rozšíření vymezené plochy o zónu pro plavbu jetsurfů dosahující až k západnímu břehu vodní plochy s ohledem na nárůst zájmu o plavbu na jetsurfech.

V Libereckém kraji byl velký počet kontrol proveden na Máchově jezeře, kde bylo jako každoročně povoleno největší množství akcí na sledované účelové vod-

ní cestě v územní působnosti pobočky Děčín, zejména se jednalo o jachetní závody. Také zde byla v provozu tradiční letní okružní výletní linka osobní dopravy, při níž plavidla vyplouvají z Doks a na svých plavbách obsluhují až sedm přístavišť. Na vodní cestě Stráž pod Ralskem byla provedena jedna kontrola. Na této vodní cestě byla provozována vymezená plocha pro vodní lyžování a jeho obdoby v severozápadní části a rovněž vleky pro závěsné vodní lyžování v jižní části vodní nádrže.

V Královéhradeckém kraji se jednalo o kontroly na vodní cestě přehradní nádrž Rozkoš a na vodní ploše Předměřice nad Labem u Hradce Králové. Na přehradní nádrži Rozkoš se kontroly soustředily na dodržování podmínek povolených akcí, při nichž bylo povoleno vodní lyžování nebo zvláštní režim plavby. Bohužel bylo častokrát zjištěno, že účastníci akcí nedodržovali podmínky povolení, zejména schválený prostor. Na vodní ploše Předměřice nad Labem byly stejně jako v roce 2020 provozovány dvě vymezené vodní plochy - vymezená plocha pro vodní lyžování a zvláštní režim plavby situovaná v západní části vodní cesty a druhá plocha vymezená v jižní části vodní cesty určená pouze k provozování jetsurfů.

V působnosti pobočky Přerov byl nejintenzivnější plavební provoz zaznamenán na vodní cestě přehradní nádrž Brněnská, kde se opět konalo velké množství akcí na sledované vodní cestě, mezi něž patří zejména závody v jachtingu, veslování nebo v posledních letech velmi oblíbené závody dračích lodí. Navzdory hrozbě protiepidemických opatření zařadili organizátoři opět již tradiční plavecký maraton Brno a Mezinárodní mistrovství ČR v triatlonu. Vodní plochu v letních měsících houfně využívají ve velkém množství uživatelé paddleboardů, ale i další účastníci plavebního provozu na šlapadlech nebo na jiných plavidlech bez vlastního strojního pohonu nebo s vlastním strojním pohonem nepodléhajícím evidenci v rejstříku malých plavidel, např. z půjčoven malých plavidel.

Na ostatních vodních plochách patřících mezi účelové vodní cesty v působnosti pobočky Přerov došlo i v sezoně 2021 k velkému meziročnímu nárůstu počtu účastníků plavebního provozu, a to jak koupajících se osob, tak plavby malých plavidel. Dalo by se říci, že nejvíce roste hustota plavebního provozu na vodních plochách v Moravskoslezském kraji – vodní cesty přehradní nádrže Žermanice, Těrlicko a Slezská Harta, a dále potom na Vysočině na vodní cestě přehradní nádrži Dalešice. Jinak tomu není ani v kraji Jihomoravském, zejména na vodních cestách přehradní nádrže Nové Mlýny I. a Nové Mlýny III. Vzhledem k provozování osobní lodní dopravy na vodní cestě přehradní nádrži Nové Mlýny I pod obchodní značkou Plavby Pálava zaznamenala pobočka Přerov v plavební sezoně 2021 zvýšený počet stížností v souvislosti s bezpečností plavebního provozu na této vodní cestě.

V rámci kontrolní činnosti při výkonu státního dozoru nad bezpečností plavebního provozu v působnosti pobočky Přerov bylo dohlíženo v letních měsících na průběh akcí na sledovaných vodních cestách přehradní nádrží Těrlicko a rybník Velké Dářko. V oblasti přestupků byly na účelových vodních cestách zjištěny nedostatky spočívající zejména v technické nezpůsobilosti plavidel, nerespektování plavebního značení, plavidla neoznačená poznávacími znaky, nepředložení povinných lodních listin nebo vůdce plavidla bez průkazu způsobilosti. Překvapivě v sezoně 2021 se již neopakoval dříve častý a nejvíce se vyskytující prohřešek spočívající ve vedení plavidla pod vlivem alkoholu. Pobočka Přerov zjistila 80 % z celkového počtu řešených přestupků vlastní kontrolní činností. Zbýlých 20 % bylo postoupeno Policií ČR.

RIS (Říční informační služby)

Pobočka Děčín po celý rok 2021 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 součinnosti ostatním zaměstnancům Státní plavební správy během výkonu jejich kontrolní činnosti na vodních cestách a operativního poskytování informací složkám Policie České republiky.

Zaměstnanci pobočky Děčín v rámci výše uvedených kontrol prováděli 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. Porušení stanovené povinnosti byla předávána k řešení místně příslušné pobočce.

5.2. Plavební nehody

V roce 2021 došlo celkem k 25 plavebním nehodám, z toho ve třech případech byly nehody hodnoceny jako velké, jejichž následkem byla těžká újma na zdraví či úmrtí účastníka plavebního provozu. Počet evidovaných plavebních nehod se tak po výrazném nárůstu v roce 2020, kdy došlo celkem k 35 nehodám, vrátil téměř do svého dlouhodobého průměru, což je patrné při pohledu na vývoj plavební nehodovosti za posledních 20 let. Až na zmíněnou výjimku v roce 2020 fluktoval počet nehod od roku 2000 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 nepřesáhl 10 ročně.

V roce 2021 eviduje SPS pouze jednu plavební nehodu vedoucí k úmrtí účastníka plavebního provozu. Jednalo se o nehodu plavidla bez vlastního strojního pohonu, jejíž příčinou bylo přecenění vlastních sil vůdkyně plavidla při proplování jezu. Ke dvěma velkým plavebním nehodám došlo za účasti plavidel s vlastním strojním pohonem a jejich následkem byla v obou případech těžká újma na zdraví účastníků plavebního provozu.

Rostoucí zájem o rekreační plavbu na vnitrozemských vodních cestách vede v posledních letech také ke zvyšujícímu se podílu malých plavidel na vzniku plavebních nehod. Také v roce 2021 došlo k většině plavebních nehod za jejich účasti. Nejčastěji se jednalo o nehodu samotného malého plavidla, a to ve 12 případech. V šesti případech došlo ke vzájemné kolizi malých plavidel. Jiné než malé plavidlo se plavební nehody účastnilo v 7 případech. Jednalo se o střet malého plavidla a osobní lodě (2x), poškození zařízení přívazu po jeho kolizi s malým plavidlem (1x) a střet malého plavidla s plovoucím zařízením (2x). SPS eviduje pouze dvě nehody bez účasti malého plavidla, a to v případech nehody spočívající v poškození dolního ohlaví plavební komory po nárazu tlačné sestavy a v potopení bývalé převozní lodě.

Nejvíce plavebních nehod bylo v roce 2021 evidováno na nádrži vodního díla Slapy, kde došlo celkem ke čtyřem plavebním nehodám, z toho k jedné velké s následkem těžkého zranění posádky malého plavidla, a na Labi, kde došlo rovněž

ke čtyřem plavebním nehodám, tyto nehody jsou však všechny evidovány jako malé s následkem pouze v podobě materiální škody. Tři malé plavební nehody eviduje SPS na Vranovské přehradě. Ke dvěma nehodám včetně jedné velké s následkem těžkého zranění vůdce plavidla došlo na Vltavě v Praze, rovněž ke dvěma nehodám došlo také na Vltavě, konkrétně v úseku Vraňansko - Hořinského kanálu, na vodní nádrži Lipno, na Lužnici a na Moravě včetně Baťova kanálu. Všechny tyto nehody jsou evidovány jako malé. Po jedné nehodě s následkem pouze v podobě materiální škody dále došlo na vodní nádrži Brněnská, Orlík a Těrlicko. K nehodě s následkem úmrtí vůdkyně plavidla došlo na řece Otavě.

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 v jednom případě nebyla plavební nehoda způsobena jednáním fyzické osoby, ale nepředvídatelnou technickou závadou na plavidle.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Jiná než malá plavidla	2	2	0	0	2	2
Malá plavidla	28	15	1	3	29	18
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	2	5	0	0	2	5
Celkem	32	22	1	3	33	25

Za posledních 10 let bylo Státní plavební správě oznámeno 152 plavebních nehod, z toho 138 malých a 14 velkých plavebních nehod, které pro podezření z trestného činu postoupila Úřadu služby kriminální policie a vyšetřování – Policie České republiky.

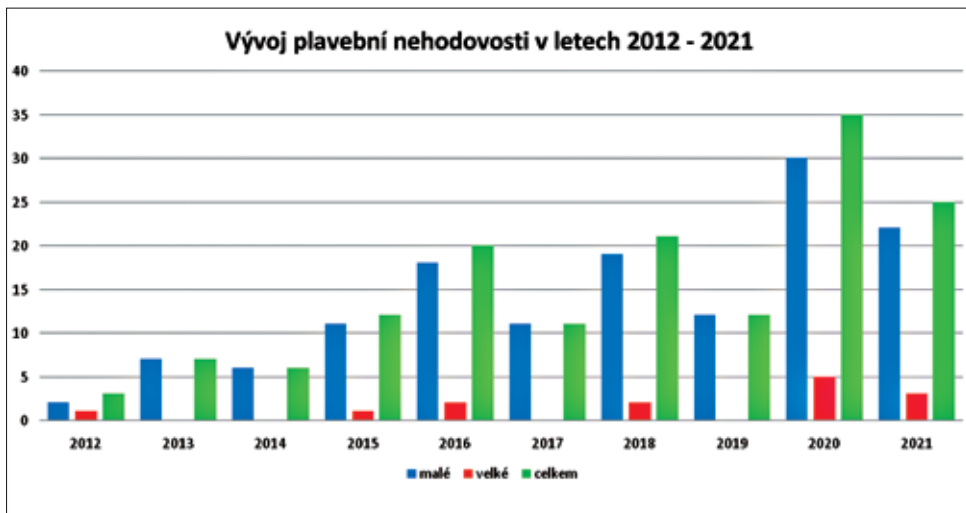
Na celkovém počtu plavebních nehod se podílelo 132 malých a 43 jiných než malých plavidel. Malá plavidla vzájemně kolidovala v 52 případech a jiná než malá v pěti případech. Malé plavidlo kolidovalo s jiným než malým plavidlem v 23 případech a ve třech případech kolidovalo malé plavidlo s plavcem.

Na dopravně významných vodních cestách došlo k 120 plavebním nehodám, na účelových vodních cestách k 26 nehodám a na ostatních vodních cestách k šesti plavebním nehodám. Z toho došlo na Labi k 16 nehodám, na Vltavě od Třebeňic po ústí do Labe k 39 nehodám a na ostatních vodních cestách včetně přehradních nádrží a jiných vodních ploch k 97 plavebním nehodám.

Příčinou těchto nehod bylo v 83 případech porušení pravidel plavebního provozu, na kterých se v 57 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 7 plavebních nehod byla technická závada na plavidle a v 15 případech se plavidlo poškodilo o neoznačenou plavební překážku v plavební dráze.

Následkem plavebních nehod v tomto období byla ve 130 případech pouze materiální škoda, ve 13 případech došlo k ublížení na zdraví, ve třech případech byl následkem nehody smrtelný úraz a v 6 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

Žádosti o schválení nebo ověření technické způsobilosti plavidel nebo o zápis plavidel do plavebního rejstříku jsou vyřizovány do několika pracovních dnů za předpokladu, že jsou žadateli podány žádosti úplné a kompletní. V případě podání neúplných žádostí se doba prodlužuje o dobu, ve které je žadatel schopen svou neúplnou žádost doplnit o chybějící podklady. Tuto agendu uspokojivě ovlivňuje fakt, že se jedná o spolupráci s provozovateli, kteří už v této branži fungují dlouhodobě. U žádné vyřizované záležitosti nebyly zaznamenány ani větší komplikace.

Technický stav lodního parku je uspokojivý a v průběhu let se výrazně nemění. K nejčastějším nedostatkům, které vedou ke zkrácení doby platnosti lodních osvědčení při jeho opakovaném prodloužení, je zmenšení tloušťky obšívky jejím opotřebením, deformace obšívky nebo konstrukce plavidla. Dalšími, méně častými závadami vedoucími ke zkrácení platnosti lodního osvědčení, jsou závady na pohonném zařízení zpravidla způsobené jejich opotřebením v důsledku stáří. Provozovatelé plavidel, zvláště osobních plavidel v oblasti Prahy, jsou již druhým rokem významně postiženi pandemickou situací v souvislosti s nákazou nemocí Covid-19. V důsledku toho se provoz osobních plavidel v oblasti Prahy velmi výrazně omezil. Plavidla, která jsou za běžných okolností celoročně komerčně využívána, byla využita pro dané účely jen několik málo týdnů v roce. To pro provozovatele osobních plavidel nejen v oblasti Prahy znamená jednak významný propad příjmů, ale i odliv kvalifikovaných osob z lodních posádek.

V souvislosti s pandemií nemoci Covid-19, byla nařízením Evropského parlamentu a Rady EU 2021/267 prodloužena platnost unijních osvědčení plavidel, jejichž platnost by skončila v období mezi 1. zářím 2020 a 30. červnem 2021 o dobu 10 měsíců. Této úlevy část provozovatelů plavidel využila.

U osobních lodí provozovaných v lokalitě Prahy pokračovala v roce 2021 remotorizace jak hlavních pohonných jednotek, tak i pomocných motorů, které zásobují plavidla elektrickou energií. Původní vznětové motory stáří 20 a více let byly nahrazeny novými vznětovými motory splňující emisní podmínky STAGE 3. Modernizace pohonných jednotek proběhla u většiny osobních plavidel. Bez remotorizace tak v oblasti Prahy zůstalo pouze několik málo plavidel, jejichž úpravy pozastavila pandemická situace a dále pak historická plavidla nebo plavidla, která nelze remotorizovat a jejichž technické řešení prezentuje vývoj lodní techniky na území České republiky ve 20. století. Realizovanými remotorizacemi tak provozovatelé osobních plavidel přispěli ke snížení emisní zátěže ve středu Prahy.

V roce 2021 byla uvedena do provozu jedna osobní loď na elektrický pohon. Celkem je tak na území hl. m. Prahy provozováno pět plavidel s elektrickým pohonem, z toho ve dvou případech se jedná o osobní lodě.

V roce 2021 byly nově do provozu uvedeny dvě osobní lodě dovezené ze zahraničí, obě byly následně provozovány v Praze.

Žádná změna nebyla zaznamenána v úseku stavby nových plavidel obchodní plavby. Činnost v této oblasti je dlouhodobě téměř nulová. Současný lodní park je pouze udržován v provozuschopném stavu nebo je z ekonomických důvodů odstaven jejich provozovatelem z aktivního plavebního provozu. Po vyřazení plavidel

z provozu dochází běžně k likvidaci plavidel sešrotováním. Jen ojediněle dochází k rozsáhlejší opravám nebo modernizacím. S ohledem na tuto skutečnost, že opět nebyla do provozu uvedena žádná novostavba říčního plavidla, nebylo provedeno žádné kompletní cejchování plavidla. 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 se cejchování plavidla po provedeném přeměření neodpovídá skutečnosti.

V roce 2021 byl z Nizozemí dovezen a uveden do provozu jeden sací bagr pro těžbu šterkopísků na uzavřených pískovnách.

Za zmínku v oblasti plovoucích zařízení stojí zaevidování nového přístavního mola, o rozměrech 109 × 16 m v nově zrekonstruovaném přístavu ve Veselí nad Moravou, provozovatele Ředitelství vodních cest, Česká republika

Odborná komise k ověřování technické způsobilosti plavidel vykonávala svoji činnost standardním způsobem. Zkracování doby platnosti lodních osvědčení navrhují pověřené inspekční organizace na základě prohlídky plavidla. Důvodem zkrácení doby platnosti inspekční zprávy a na jejím základě i platnosti lodního osvědčení je v převažující většině nemožnost provést prohlídku plavidla na souši ke zjištění aktuálního stavu tloušťky obšívky plavidla. V jednotkách případů je pak důvodem opotřebení propulzního zařízení nebo jiné technologie. V České republice jsou dva subjekty, na které se mohou vlastníci a provozovatelé obracet s požadavky na posouzení technického stavu jejich plavidel. V několika případech se inspekční prohlídka plavidla zúčastnili i členové odborné komise za Státní plavební správu.

V rámci technického dozoru byly prováděny běžné činnosti, významné akce technického dozoru nebyly realizovány. 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.

Posuzování technické způsobilosti plovoucích zařízení, která spadají do kompetence Státní plavební správy, probíhalo na základě podaných žádostí, stejně jako u ostatních druhů plavidel. V tomto roce se jednalo převážně o nová plovoucí vyvazovací a opalovací mola a plovoucí garáže. Po schválení technické způsobilosti je pro plovoucí zařízení vystaveno buď nové „Osvědčení plovoucího zařízení“ nebo je prodloužena platnost stávajícího již vystaveného osvědčení.

V roce 2021 bylo vydáno prozatímní osvědčení v 8 případech. Ve většině případů z důvodů plavby nezbytné k podrobení plavidla technické prohlídce.

V Praze na Vltavě v prostoru u Karlova mostu jako každoročně proběhla v květnu v omezeném rozsahu kulturní akce Svatojánské slavnosti Navalis 2021. V prostoru mezi mostem Legií a Slovanským ostrovem proběhla v letním a podzimním termínu hudební akce Struny podzimu. Pro pořádání těchto akcí byly využity sestavy lodí a plovoucích zařízení, které slouží jako pódium, hlediště a další prostory pro pořadatele i veřejnost. U těchto sestav lodí a plovoucích zařízení Státní plavební správa provádí technické prohlídky pro posouzení technické způsobilosti k zajištění bezpečnosti návštěvníků akcí.

Objem podaných žádostí o vydání povolení k umístění plavidla na vodní cestě ve srovnání s předchozím rokem mírně poklesl. Státní plavební správou bylo vystaveno celkem 64 povolení k umístění plavidla na vodní cestě. V řadě případů se jednalo o opakovaná povolení k umístění plavidel odstavených z provozu, jak

pro aktuální nepotřebnost, tak i z důvodu plánování budoucích oprav většího rozsahu, jako je např. oprava či výměna obšívky plavidla. Povolení k umístění plavidla na vodní cestě, se týkala i pontonových sestav-pracovních plošin, které pomáhaly k realizaci rekonstrukce železničního mostu v Děčíně-Loubí.

V roce 2021 bylo vystaveno celkem 86 povolení pro zvláštní přepravu plavidla dle § 29g zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. Přeprava jednoho nově vyrobeného lodního trupu (casca) se uskutečnila po vydání prozatímního osvědčení plavidla.

Spolupráce s odděleními plavebního dozoru se v hodnoceném období zaměřila zejména na kontroly technického stavu plavidel v provozu. Nejčastěji byla kontrolována rekreační plavidla a plovoucí zařízení. Na pobočce Děčín šlo navíc o výpomoc v rozsahu 180 hodin se zabezpečením nepřetržitého provozu střediska RIS a při kontrolách činnosti osob prověřených k ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla.

Státní plavební správa je pověřena vykonávat technické prohlídky plovoucích zařízení, včetně nově evidovaných plovoucích zařízení.

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	161	12	94	149
Osvědčení plovoucího zařízení		47	49	
Povolení zvláštní přepravy		86	X	
Cejchovní průkaz	6	0	2	4
Celkem	167	145	145	153

6.2. Malá plavidla

Objem počtu podaných žádostí v oblasti malých plavidel byl stejně jako v přecházejících letech značný, v rámci celé Státní plavební správy je zhruba stejný jako v roce 2020. Počet nově registrovaných plavidel je ovšem stále o něco nižší než v období před pandemií. Lze pozorovat, že pravděpodobně v důsledku komplikace při cestování do zahraničí ovlivnily individuální dovozy plavidel. Méně se tedy registrovala ojetá plavidla starších roků výroby ve prospěch tuzemských prodejců nových plavidel. Nelze však spolehlivě předvídat pokračování tohoto trendu v nadcházejícím období s ohledem na rostoucí inflaci a možný pokles kupní síly našich obyvatel.

Příslušné útvary dokladů plavidel zajišťovaly, i při mimořádných opatřeních přijatých v roce 2021 v souvislosti s nákazou nemocí Covid-19, jimi spravovanou agendu ve stanoveném rozsahu bez vážnějších dopadů na včasnost vyřízení požadavků veřejnosti. Byly v plném rozsahu zachovány 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 také schvalování technických dokumentací pro vlastní stavbu plavidel. Kromě vyřizování konkrétních podaných žádostí jsou pracovníky oddělení poskytovány veřejnosti odpovědi na dotazy, a to jak telefonické, tak i dotazy zasláné elektronickou poštou, přestože většinu odpovědí lze nalézt na webových stránkách našeho úřadu.

V souvislosti s pandemií nemoci Covid-19 byla přijata mimořádná opatření v organizaci práce, byly vytvořeny oddělené pracovní skupiny, které zajišťovaly požadované služby v sídle úřadu i při výjezdech na prohlídky malých plavidel ve stanovených lokalitách. Úpravou organizace práce nedošlo k přerušení činnosti v provádění technických prohlídek nebo k rušení již objednaných termínů technických prohlídek a byly dodrženy plánované výjezdy na technické prohlídky malých plavidel. Požadavky veřejnosti tak byly uspokojovány průběžně v daných termínech.

Veřejností podané žádosti byly vyřizovány v průběhu několika dnů, zcela výjimečně do 30 dnů od podání. V případě delšího času vyřízení žádostí byly hlavním důvodem nedostatky v podaných žádostech nebo závady na plavidlech zjištěné při jejich technických prohlídkách. Delší doba vyřízení žádostí o provedení technické prohlídky plavidel připadá na období po ukončení rekreační plavební sezóny, konkrétně v období od října byly žádosti o technickou prohlídku jednotlivých plavidel v odlehlých lokalitách s ohledem na hospodárnost vyřizovány až po shromáždění více žádostí v dané lokalitě. V několika případech se podařilo spolu se servisními středisky pro malá plavidla dojednat hromadné předsezónní prohlídky plavidel jejich zákazníků. Taková organizace hromadných prohlídek přímo v servisních střediscích umožňuje výrazně zefektivnit provádění technických prohlídek a uvolnit kapacity pro letní měsíce. Dále byly provedeny prohlídky nových plavidel zpravidla u prodejců těchto plavidel.

Technické prohlídky malých plavidel byly stejně jako v předcházejících letech prováděny v sídle poboček SPS, na služebně Státní plavební správy ve veřejném přístavu Hluboká nad Vltavou a dále i mimo sídlo pobočky Praha, na zveřejněných lokalitách a místech. Mimo zveřejněná místa a termíny byly technické prohlídky prováděny operativně při dostatečném objemu shromážděných požadavků. Nadále jsou prováděny evidenční prohlídky nových vodních skútrů přímo u jejich dovozce, a to již v době před vlastním prodejem plavidel zákazníkovi. Plánované výjezdy do vybraných lokalit probíhaly již od měsíce března. Při výjezdech na technické prohlídky byly využívány jak služební automobily, tak na vodních dílech služební plavidla.

K plynulému výkonu provádění technických prohlídek velmi významně přispívá fakt, že již třetím rokem byl provozován elektronický systém on-li rezervací termínů a lokalit technických prohlídek malých plavidel. Provozovatelé malých plavidel si za tři roky existence tohoto systému na webových stránkách úřadu již tuto praxi vcelku osvojili.

Technický stav malých plavidel jako celku se v průběhu let významně nemění a lze jej označit za uspokojivý. 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, které by mohly mít vliv na bezpečný provoz plavidel. Takové úpravy se týkají z valné většiny obytných plavidel vlastní konstrukce. Mezi pravidelně se opakující závady zjištěné při technických prohlídkách patří neúplná povinná výstroj plavidla (např. noční signalizace plavidla, kotvy). Dále pak neschválená vyhrazená technická zařízení instalovaná na plavidle. Zvláště u plynových zařízení se jedná o vysoké bezpečnostní riziko pro osoby přebývající na plavidle. Mezi další časté závady patřila absence bezpečnostní výbavy plavidla, a to hasicích přístrojů a individuálních záchranných prostředků – záchranných vest. V oblasti ochrany jakosti povrchových vod pak převládajícími závadami bylo vyústění odpadních vod z plavidla přímo do vodního prostředí. U starších obytných plavidel vlastní stavby – hausbótů – se často opakovala závada chybějícího přístupu do vnitřních prostor kovového lodního trupu pro kontrolu jeho technického stavu a případnou údržbu, pokud se nejednalo o vodotěsné, trvale uzavřené prostory. V ojedinělých případech byl u plavidla zjištěn nefunkční strojní pohon nebo byl nově instalovaný starší motor bez evropské certifikace (bez štítku od výrobce se značkou CE), případně nebylo prokazatelně doloženo určení motoru pro evropský trh. Zjištěné nedostatky byly řešeny ve většině doložením odstranění zjištěných závad, v méně častých případech pak opakovanou technickou prohlídkou nebo případně formou správních řízení.

Počet prozatímních osvědčení vydaných pro malá plavidla je obdobný jako v předešlých letech. Zpravidla se jedná o případy, kdy vlastník plavidla potřebuje s plavidlem plout bezprostředně po provedené technické prohlídce, dříve než bude plavidlo zapsáno do rejstříku a bude mu vystaveno lodní osvědčení.

V roce 2021, stejně jako v předchozích letech, proběhlo několik zkušebních plaveb u malých plavidel, která jsou provozovateli určena pro provoz v půjčovně malých plavidel a 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. Zájem provozovatelů plavidel o schválení plavidla pro provoz v půjčovně malých plavidel v průběhu let neklesá.

Bylo provedeno několik prohlídek plavidel v souvislosti se změnou účelu z rekreačního plavidla na plavidlo k přepravě osob pro cizí potřeby. Ve dvou případech byla naším úřadem poskytnuta vlastníkově plavidla ještě před podáním vlastní žádosti konzultace ke stavu plavidla, při které bylo konstatováno, že plavidlo nesplňuje všechny požadavky stanovené 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. Na základě tohoto zjištění vlastník plavidla upustil od podání žádosti ke změně účelu plavidla.

Technický stav malých plavidel je uspokojivý a lze konstatovat, že většina provozovatelů udržuje svá plavidla v dobrém technickém stavu. Pouze v ojedinělých případech nebo v případech plavidel odstavených z provozu delší dobu byl technický stav plavidla neuspokojivý. Většina takových případů šla na vrub starším plavidlům a plavidlům s ocelovými trupy a jejich nadměrnou korozí.

V roce 2021, v hlavní rekreační sezóně, na nádržích vltavské kaskády proběhlo několik kontrol plavebního provozu, kterých se zúčastnili i technici útvaru do-

kladů plavidel. V rámci kontrolní činnosti zaměřené na bezpečnost plavebního provozu tak proběhl i dohled na technickou způsobilost plavidel.

V oblasti schvalování dokumentací a povolování staveb malých plavidel a malých plovoucích zařízení bylo schváleno celkem 35 dokumentací. Stejně jako v předešlých letech byly ke schválení předkládány především dokumentace pro stavbu malých plavidel s vlastním strojním pohonem a plovoucích zařízení. Množství formálních vad a zásadních konstrukčních nedostatků dokumentací, které jsou předkládány ke schválení, se v průběhu let významně nemění. Vady se vyskytují převážně u samovýrobce plavidel, kteří si zpracovávají dokumentace sami. Dokumentace předkládané odborně způsobilými osobami byly až na výjimky předkládány kompletní, se všemi požadovanými údaji. Pro zvýšení úspěšnosti žadatelů o schválení technické dokumentace slouží podrobně zpracované pokyny zveřejněné na webových stránkách úřadu. Úřad žadatelům trvale nabízí i možnost osobní nebo e-mailové konzultace pro dopracování jejich dokumentací s cílem zkrátit dobu schvalovacího řízení.

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	2870	72	257	368
Mezinárodní osvědčení pro rekreační plavidlo		821	1906	937
Celkem	2870	893	2163	1305

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	0
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	35

6.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel

U zápisů do rejstříku drtivě převažují nově zapisovaná malá rekreační plavidla nad všemi ostatními plavidly. Stagnace nákladní lodní dopravy, omezená splavnost některých klíčových vodních cest a v případě osobní dopravy pandemická situace v souvislosti s onemocněním Covid-19 měla vliv na zanedbatelný počet nově zapsaných velkých plavidel.

V roce 2021 bylo v rámci celé Státní plavební správy zapsáno do plavebního rejstříku České republiky celkem 57 nových plavidel, ovšem včetně evidenci podléhajících plovoucích zařízení.

U velkých plavidel tak lze většinu významných zápisů uvést i zde. Do plavebního rejstříku byla zapsána jedna starší osobní loď a jedna nová osobní loď s elektrickým pohonem. Zvláštností jsou dvě speciální lodě PONTON 1 a PONTON 2, kte-

ré zpravidla slouží samostatně nebo ve vzájemné koordinaci při přepravě mostních konstrukcí. Dále byla zapsána například jedna motorová nákladní loď o nosnosti cca 2 000 tun postavená v roce 1953, a dva tlačné remorkéry typu Muflon postavené v roce 1979 a 1981. Zapsány byly i dva plovoucí stroje pro těžbu štěrkopísků.

Nová malá plavidla, nově zapisovaná do rejstříku malých plavidel, jsou vyrobena převážně v zahraničí. Poměr malých plavidel s vlastním pohonem a malých plavidel s plachtou zůstává již řadu let stejný a vyznává ve prospěch plavidel s vlastním pohonem. Většina prodejů se realizuje přes dovozce a prodejce v České republice. Trvale je vysoký i počet starších rekreačních plavidel dovezených ze zahraničí, převážně ze západní Evropy, ačkoli zejména v působnosti přerovské pobočky tento poměr poslední dobou klesá. Zvyšuje se také počet malých plavidel individuálně dovezených ze zahraničí zvláště z pobaltských republik, Ukrajiny a Číny. V případech plavidel zakoupených jejich vlastníky prostřednictvím e-shopů stále, i když v menší míře než v minulosti, vznikají problémy s doklady potřebnými pro zápis plavidla do rejstříku. Kupující mnohdy obtížně získává od prodejce zvláště CE prohlášení o shodě. Čeští výrobci mají na trhu menší zastoupení a většinou se orientují na obytná plavidla – hausbóty. Část českých výrobců uvádí vyrobená plavidla na trh s CE prohlášením o shodě, menší část uvádí na trh plavidla vlastní stavby podle schválené technické dokumentace. U obytných lodí – hausbótů – je již několik let možné sledovat trend zvyšování rozměrů těchto plavidel, kdy standardem jsou plavidla s délkou přes 10 metrů.

Největší podíl u nových plavidel tvoří gumotextilní plavidla s přívěsným motorem vyrobená v Číně, Polsku, na Ukrajině a Lotyšsku. Další část tvoří laminátová nebo hliníková plavidla a vodní skútry. Naopak dříve k výrobě lodí hojně používané dřevo je dnes již minulostí. Plavidla jsou vyrobená většinou v Polsku, na severoamerickém kontinentě nebo v České republice. Přetrvává i poměrně velký počet nově zapisovaných vodních skútrů. Nejmenší položkou jsou plavidla vlastní stavby postavená podle schválené technické dokumentace.

V roce 2021 bylo do rejstříku malých plavidel zapsáno 890 plavidel, což je prakticky shodný počet jako v roce 2020.

Stálý zájem také přetrvává o dovoz použitých malých plavidel ze zahraničí. Zde se jedná jak o dovozy individuální, tak i prostřednictvím osob hromadně dovážející plavidla do České republiky. Individuální dovozy jak plavidel s vlastním pohonem, tak i plachetnic se realizují především z Nizozemí, Spolkové republiky Německa, Švýcarska, Itálie, Španělska a Polska. Technický stav použitých plavidel byl, přes jejich obvykle vyšší stáří, vcelku uspokojivý.

V roce 2021 bylo na Státní plavební správě zamítnuto pět žádostí týkajících se malých plavidel zapsaných v rejstříku malých plavidel. Ve třech případech se jednalo o žádost o zápis změny vlastníka u malého plavidla, v jednom případě o žádost o zapsání změny strojního pohonu u plavidla a v jednom případě o žádost o pravidelnou technickou prohlídku malého plavidla. V několika případech byly ještě před podáním vlastní žádosti žadatelem technikem zjištěny skutečnosti, které bránily schválení technické způsobilosti plavidla a následnému zápisu do rejstříku jako např. přestavba přívěsného motoru z různých motorů, nevhodné 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. Spolupráce plavebního úřadu s prodejci plavidel je dlouhodobě na velmi dobré úrovni. Žadatelé o evidenci takto získaného plavidla předkládají potřebné doklady dle platné legislativy téměř vždy.

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

Zaměstnanci útvarů 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.

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2021		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	35	2
Děčín	8	8
Přerov	14	0
Celkem	57	10

Plavidla zapsaná a vymazaná v rejstříku malých plavidel v roce 2021		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	610	117
Děčín	92	20
Přerov	188	56
Celkem	890	193

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2021				
Druh plavidla	Počet *)	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	108	16 049	X	15 697
Motorové nákladní lodě	57	25 838	58 036	X
Remorkéry	117	38 849	1 647	X
Vlečné čluny **)	7	X	2 036	X
Tlačné čluny	168	X	71 146	X
Převozní lodě	76	1 064	344	2 402
Speciální lodě	22	2 508	1 872	X
Plovoucí stroje	102	1 699	1 496	X
Plovoucí zařízení	889	X	11 418	18 100
Celkem	1 546	86 007	147 995	36 199

*) Plavidla bez ohledu na platnost lodního osvědčení.

**) Včetně vlečno-tlačných člunů.

Plavidla evidovaná v rejstříku malých plavidel k 31. 12. 2021	
Druh malého plavidla	Počet
Malá plavidla s vlastním pohonem	15 659
Plachetnice	3 175
Malá plavidla bez vlastního pohonu	650
Vodní skútry	581
Převozní lodě	11
Celkem	20 076

7. Zkoušky způsobilosti

7.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých

Zkoušky vůdců plavidel a členů posádek byly v průběhu roku ovlivňovány vládními opatřeními proti šíření onemocnění Covid-19. Přestože tato opatření zasáhla do organizace zkoušek, podařilo se všem zájemcům o získání profesních průkazů vykoušet a vydat jim požadovaná oprávnění. Pobočka Děčín tradičně zaznamenala zvýšený zájem o průkazy způsobilosti kapitána kategorie B a lodníka. Pobočky Praha i Děčín zaznamenaly oproti předchozímu roku větší zájem o zkoušky k vedení plavidla pomocí radaru.

Zkoušky vůdců velkých plavidel, i přes opatření v souvislosti s Covid-19, která částečně ovlivnila počty žadatelů, proběhly v předem vyhlášených termínech. Koncem roku byl přidán jeden mimořádný veřejný termín, z důvodu připravovaných legislativních změn v nadcházejícím roce a následného zvýšeného zájmu žadatelů. V průběhu roku byly zorganizovány tři termíny praktických zkoušek kapitánů kategorie C, které proběhly jednou na Vltavě v Praze a dvakrát na Labi v Poděbradech, za účelem ověření praktických dovedností u těch žadatelů, kteří doložili praxi pouze dvanáct měsíců.

Vzhledem k výraznému omezení lodní dopravy v České republice, v důsledku opatření v souvislosti s šířením onemocnění Covid-19, poklesl na pobočce Praha počet zájemců o vydání nových plaveckých služebních knížek. Naproti tomu zájem o nově vydané plavecké služební knížky na pobočce Děčín byl značný. S evidencí plaveckých služebních knížek souvisí velký objem činností při ověřování praxe předkládané ke kontrole. Nebyl zaznamenán výskyt falešných PSK ani problémy s jejich užíváním v zahraničí.

Stávajícím členům lodních posádek bylo prováděno pravidelné ověřování praxe v plaveckých služebních knížkách, které předkládali k provedení kontrolních záznamů. Byly prováděny aktualizace záznamů zdravotní způsobilosti a změny osobních údajů držitelů plaveckých služebních knížek a dále v průběhu celého roku byli vyřizovány žádosti o provedení zápisů ve služebních plaveckých knížkách při získání nových způsobilostí lodníka, lodního strojníka a kormidelníka.

V rámci agendy nově vydávaných průkazů vůdců plavidel jiných než malých byla vydávána také osvědčení pro přepravu cestujících a traťová osvědčení pro kapitány B na zahraniční úsek Labe.

Vydané plavecké služební knížky		
Pracoviště	Počet	
	2021	K 31. 12. 2021
Pobočka Praha	71	2184
Pobočka Děčín	372	6951
Pobočka Přerov	102	3705
Celkem	545	12840

Zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé způsobilosti	Celkem vydáno průkazů v roce 2021	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů způsobilosti k 31. 12. 2021
Lodník	22	89	2	545	197	5446
Kapitán B	33	112	39	98	16	1277
Kapitán C		71	12		7	540
Strojmistr		32	24		1	320
Převozník		3	3		0	29
Způsobilost k vedení plavidla plujícího pomocí radaru	12	31	24	27	3	659

7.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel

V oblasti zkoušek způsobilosti vůdců malých plavidel bylo v roce 2021 organizováno ověřování znalostí uchazečů celkem ve 121 zkušebních dnech. Z toho šest zkušebních dnů bylo organizováno mimo pobočky, a to v Hradci Králové a na služebně Státní plavební správy v Hluboké nad Vltavou.

Organizaci zkoušek vůdců malých plavidel velmi výrazně ovlivnila nepříznivá epidemiologická situace. Přijatá mimořádná opatření neumožňovala provádění zkoušek vůdců malých plavidel od začátku roku až do začátku dubna. Všechny požadavky žadatelů ze zrušených termínů byly nahrazeny do konce měsíce června díky značnému nasazení zaměstnanců Státní plavební správy, a to v rámci nově vypsaných mimořádných termínů. Pobočky Praha a Přerov zavedly systém zkoušek spočívající v průběžném zkoušení menších skupin žadatelů ve více termínech v jednom zkušebním dni. Tento systém se velice osvědčil a přispěl k většímu komfortu uchazečů.

Oproti roku 2020 pobočka Praha v roce 2021 navýšila počet vypsaných termínů zkoušek vůdců malých plavidel v období letních prázdnin z počtu tří na celkem 8 termínů. Tím Státní plavební správa – pobočka Praha vyšla vstříc zvýšenému zájmu veřejnosti o zkoušky realizované v letních měsících.

Celkově se počet žadatelů o vydání nového průkazu vůdce malého plavidla nebo rekreačního plavidla oproti roku 2020 zvýšil. Současně s tím se zvýšil zájem o získání způsobilosti vůdce rekreačního plavidla pro oblast plavby C. Oproti roku 2020 došlo v roce 2021 naopak k mírnému poklesu žadatelů o výměny průkazů na základě změny zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, vystavení duplikátů nebo vystavení nového průkazu z důvodu změny v zapisovaných údajích.

Ve sledovaném období byl minimální počet žádostí o vydání náhradních dokladů pro oblast plavby 2.0–3.0.

Jako pozitivum hodnotí veřejnost možnost podání žádosti o vydání průkazu vůdce malého plavidla elektronickou cestou. Uchazeči tuto možnost hojně využívají.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů *)	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2021	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2021
Vůdce malého plavidla	121	4090	3512	5548	2178	61199
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I **)	X	4032	3096	5460	2090	55679
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	120	3356	2160	3868	1476	39179

*) Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

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

7.3. Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení

Pouze jediný zájemce se přihlásil ke zkouškám na oprávnění inspektora určeného technického zařízení. Nutno kontaktovat, že pro většinu současných inspektorů jsou určená technická zařízení na plavidlech pouze jen doplněk jejich hlavní činnosti.

O více jak 100 % se v tomto roce zvýšil v Praze počet žadatelů o zkoušky provozovatelů vodní dopravy.

Zkoušky odborníků na přepravu nebezpečného nákladu ADN potvrdili odklon nových uchazečů o tuto způsobilost z pobočky Praha na pobočku Děčín. Plaveckou veřejností je velice kladně přijímáno, že díky dvěma pověřeným firmám DGSA Bohemia s. r. o. a DEKRA, a. s., je k dispozici více školících a zkušebních termínů než v uplynulých letech. Obě pobočky se také věnují nezanedbatelné agendě spojené s periodickou výměnou těchto osvědčení v posledním roce jejich pětileté platnosti.

Nadále je nízký počet zájemců o získání osvědčení poradce pro přepravu nebezpečných věcí.

Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2021	Z toho bez zkoušky ne jako nový doklad	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2021
Inspektor určeného technického zařízení	4	1	1	1	0	54
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	20	8	27	7	0	268
Přeprava nebezpečných věcí (ADN)	18	97	53	203	266	1443
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí	2	3	1	2	2	27
Celkem	X	21	8	26	18	1792

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2021	
Zařízení	Počet
Tlaková (z toho parních kotlů)	17 (3)
Plynová	18
Elektrická silnoproudá	28
Zdvihací	8
Celkem	71

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 2021	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2021
Pověření k ověřování	7	9	8	192
Odborná způsobilost k ověřování	7	0	0	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

Plavební popisy vodních cest jsou publikovány střídavě tak, že každý rok je uveden popis jedné vodní cesty. Plavební popis vodní cesty Morava bude uveden v Plavební ročence 2022 a plavební popis vodní cesty Vltava v Plavební ročence 2023.

8.1. Vodní cesta dolní Labe

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
státní hranice ČR – SRN	726,60						
vývaziště Hřensko	726,74–726,90						zeď
vývaziště Hřensko	727,34–728,00						šikmý břeh
přístaviště Hřensko	727,45						
ohlašovací povinnost VHF 80	727,54						povinnost kontaktovat SPS Děčín, středisko RIS, tel: 840 111 254, RIS@lavdis.cz
	728,03	motorový přívoz Schöna					osobní
ústí řeky Kamenice	728,10						
přístaviště Hřensko	728,12–728,25						3 přístavní můstky neveřejné
vývaziště Hřensko	728,64–728,78						šikmý břeh
vývaziště Hřensko	728,87–729,19						dalby, šířka stání 32 m
ústí potoka Suchá Kamenice	729,49						
	730,00	státní hranice ČR – SRN					
	730,00	ústí Hraničního potoka					
vrchní vedení	730,11						
vrchní vedení	731,86						
	731,55	přístaviště Dolní Žleb					
	731,91	kyvadlový přívoz Dolní Žleb					osobní, nákladní 20 t
	731,93	ústí Dolnožlebského potoka					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
ústí Studeného potoka	733,59						
	735,16	ústí potoka Čertova Voda					
vrchní vedení	735,90						
veřejný přístav Děčín-Loubí	737,60– 740,50						šířka stání 22 m
tankovací stanice Loubí	737,66– 737,80						pouze pro obsluho- vaná plavidla
	738,13– 738,22	vývaziště Prostřední Žleb					dalby
železniční most Děčín-Loubí	738,87		37,76 pravé 31,59 levé	10,00 9,64			poproudň protiproudň
Děčín-Loubí – Ter- minál	738,98– 739,60						
	739,15– 739,60	vývaziště Děčín- Horní Žleb					dalby, šířka stání 22 m
	739,64	obratišť					
	739,71– 740,35	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Děčín-Hégr
	740,10	ústí potoka Ostružník					
	740,28– 740,45	vývaziště Děčín					šikmý břeh, šířka stání 22 m
	740,35– 739,71	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Děčín-Hégr
veřejný přístav Děčín-Loubí	740,50– 737,60						šířka stání 22 m
silniční most Děčín „Tyršův“	740,52		87,48	8,40			
přístaviště Děčín	740,62– 740,50						dva přístavní můstky
ústí odtoku ze Zám- eckého rybníku	740,78						
ústí Ploučnice	740,85						
	740,92– 741,74	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Děčín-železniční most
železniční most Děčín	741,11		38,97	8,13			pravé mostní pole průjezdné pouze proti proudu nad 400 cm Ústí n/L
	741,21	ústí Jílovského potoka					
silniční most Děčín „Nový“	741,51		50,09	7,24			

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
zákaz potkávání a předjíždění	741,74– 740,92	plavební úžina Děčín-železniční most					
	741,91	vjezd do veřejného přístavu Děčín- -Rozbělesy					ochranný přístav, 1 bazén, výškovodní dalby
vývaziště Děčín- -Staré Město	741,91– 741,99						kolmá zeď
	742,00– 744,10	vývaziště Děčín- -Rozbělesy					šikmý břeh, ochranná funkce pouze v úseku ř. km 742,00– 743,28 v bazénu
	742,06– 742,15	vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) zák. 114/1995 Sb.					do 12 kW, v bazénu
vrchní vedení	742,59						
	743,33	obratišť					
	743,45– 743,60	překladiště Kovošrot					zeď
loděnice Děčín- -Křešice	743,80– 744,35						zákaz vlnobití, tři lodní výtahy
	744,18	ústí Chrochvického potoka					
vrchní vedení	744,37						
vrchní vedení	744,83						
ústí Kameničky	745,40						
	746,31	ústí Račího potoka					
vrchní vedení	746,88						
ústí Jakubského potoka	749,29						
	749,50	ústí potoka Poustka					
	749,71– 750,03	vývaziště Dobkovice					šikmý břeh
vrchní vedení	750,56						
ústí Rychnovského potoka	750,58						
vrchní vedení	750,61						
ústí Těchlovického potoka	751,27						
	752,06– 752,35	vývaziště Roztoky					šikmý břeh
	752,72– 753,50	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Roztoky
vrchní vedení	753,32						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	753,50– 752,72	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Roztoky
	755,17	ústí Lužického potoka					
ústí Lučního po- toka	755,19						
vrchní vedení	755,82						
kyvadlový přívoz Velké Březno	757,05						osobní, nákladní 20t
ústí Homolského potoka	757,18						
vrchní vedení	758,45						
potrubní lávka Valtířov	759,46		50,07	8,24			plynovod
	760,10– 760,36	překladiště Tonaso Neštěmice					zeď
	760,39	ústí Neštěmického potoka					
	760,42– 761,29	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Neštěmice
přístaviště Ústí n/L-Svádov	761,14	motorový přívoz Ústí n. L.-Neštěmi- ce – Svádov					osobní, bez přístavních můstků
	761,20– 762,81	veřejný přístav Ústí n/L-Krásné Březno					překladní polohy
	762,81	vjezd do Ústředního přístavu Ústí n/L					ochranný přístav, 1 bazén, vysokovodní kruhy
ústí Kojetického potoka	762,93						
	763,32– 763,72	vývaziště Ústí n/L- -Krásné Březno					šikmý břeh
	763,82	obratišť					
	763,87	vjezd do Západ- ního přístavu Ústí n/L					1 bazén
	763,99– 764,44	vývaziště Ústí n/L- -Krásné Březno					šikmý břeh, šířka stání 22m
silniční most Ústí n/L „Mariánský“	764,73		50,97	8,41			
	765,14– 766,10	zákaz potkávání a předjíždění					plavební úžina Ústí n/L
silniční most Ústí n/L „Dr.E.Beneše“	765,23		31,41	6,92			
	765,34	přístaviště Ústí n/L					přístavní můstek
	765,50	ústí Bíliny					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od Ústí Labě do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
železniční most Ústí n/L	765,68		44,34	7,00			
	765,96	vodočet Ústí n/L					
	766,34	obrátiště					
	766,10– 765,14	zákaz potkávání a předjíždění plavební úžina Ústí n/L					
	766,46– 766,52	čekací stání					dalby
čekací stání pro malá plavidla	767,28						
lávka přes malou plavební komoru Ústí n/L-Střekov	767,48		13,02	2,94			plavební znak s proměnlivou hodnotou podjezd- né výšky
velká plavební komora Ústí n/L-Střekov	767,48				24	170	
malá plavební komora Ústí n/L-Střekov					13	2 x 82,50	
pohyblivý jez Ústí n/L-Střekov	767,67						pěší lávka přes jez a plavební komory
čekací stání pro malá plavidla	767,85						
	767,87– 768,61	veřejný přístav Ústí n/L-Vaňov					šířka stání 32 m, 767,95–768,25 kolmá zeď
čekací stání	768,10– 768,80						dalby
	768,61– 767,87	veřejný přístav Ústí n/L					šířka stání 32 m 767,95–768,25 kolmá zeď
	768,61– 768,95	vývaziště Ústí n/L.-Vaňov					šikmý břeh, šířka stání 32 m
	769,01	motorový přívoz Ústí n/L – koupaliště Brná n/L					osobní
	769,03	přístaviště Ústí n/L-Vaňov					přístavní můstek
motorový přívoz Ústí n/L – koupaliště Brná n/L	769,42						osobní
ústí Průčelského potoka	770,94						
Policie ČR, Poříční oddělení Ústí n/L- -Brná	771,13						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
vrchní vedení	771,23						
vrchní vedení	771,32						
	771,49– 772,49	trať pro zkoušení rychlosti plavidel se strojním poho- nem					
vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) a b) zák. 114/1995 Sb.	771,49– 772,49						
ústí Němečského potoka	772,60						
vyústění kanaliza- ce Sebužín	773,53						
ústí Tlučenského potoka	773,69						
	775,10	přístaviště Dolní Zálezly					ochranná funkce pouze pro přístavní můstek
	775,14	přístaviště Dolní Zálezly					pro motorový pří- voz Dolní Zálezly – Ústí n/L-Církvice
	775,19– 775,25	vývaziště Dolní Zálezly					pro malá plavidla, ochranná funkce pouze pro přístavní molo
	775,53	ústí Moravanky					
přístaviště Ústí n/L-Církvice	775,95						pro motorový pří- voz Dolní Zálezly – Ústí n/L-Církvice
vrchní vedení	776,93						
potrubní lávka	777,47		89,46	11,40			vodovod
přístaviště Libochovany	778,81						ochranná funkce pouze pro přístavní můstek
vrchní vedení	779,51						
	779,67– 780,16	vývaziště Litochovice n/L					šikmý břeh
	781,80– 782,10	překladiště Povodí Labe s. p. Malé Žernoseky					zeď
	782,15– 782,30	vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) zák. 114/1995 Sb.					do 15 kW
vrchní vedení	782,96						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
přístaviště Velké Žernoseky	783,00– 783,06						zeď, šířka stání 22m
přístaviště Velké Žernoseky	783,15	přístaviště Malé Žernoseky					pro motorový přívaz Malé Žernoseky – Velké Žernoseky
	783,53	ústí Milešovského potoka					
vjezd na vodní plochu Velké Žernoseky a k veřejnému přístavu Píšťany	783,88						ochranný přístav pro malá plavidla, plavba pouze ve výtlaku
	784,54– 784,71	vývaziště Lhotka n/L					
	784,70– 784,95	loděnice Lhotka n/L					
	786,06	přístaviště Lovosice					ochranná funkce pouze pro přístavní můstek, šířka stání 8 m
	786,23	ústí Modly					
	786,45	přístaviště Lovosice					pro motorový přívaz Lovosice – Píšťany
	786,48	vjezd do dolního plavebního kanálu Lovosice					
přístaviště Píšťany	786,61						pro motorový přívaz Lovosice – Píšťany, v podjezí
	786,80– 787,08	veřejný přístav Lovosice					ochranný přístav
	787,10– 787,25	čekací stání					dalby
	787,34	čekací stání pro malá plavidla					
	787,38	velká plavební komora Lovosice			22	155	
		malá plavební komora Lovosice			12	110	
	787,38	pěší lávka přes plavební Lovosice		6,80			
pohyblivý jez Lovosice	787,54						
	787,63	čekací stání pro malá plavidla					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	787,66–787,76	čekací stání					dalby
	787,76	vjezd do horního plavebního kanálu Lovosice					
vrchní vedení	787,98						
železniční most Lovosice	788,07		28,64 levé 54,31 střední	6,64 6,73 pozn. na úrovni 54,31			poproudň obousměrné na úrovni 54,31
	788,13–788,37	překladiště Lovosice-chemie Lovosice					dalby, zeď
ústí Žalhostického ramene	788,19						
vývaziště Žalhostice	788,33–788,51						šířka stání 22 m, dalby
	788,46–789,15	veřejný přístav Lovosice-Prosmky					šířka stání 22 m, zeď
	789,13–789,58	obratišť					
	789,15–789,61	vývaziště Lovosice-Prosmky					šířka stání 22 m, dalby
vrchní vedení	790,37						
silniční most Litoměřice „generála Chábery“	790,77		80,00	8,23			
vrchní vedení	791,73						
	792,00–792,12	vývaziště Litoměřice-Želetice					šikmý břeh, šířka stání 22 m
přístaviště Litoměřice	792,08–792,14						dalby, šířka stání 22 m
vývaziště Litoměřice	792,20						max. 16 malých plavidel, přístavní molo, v ústí starého mlýnského ramene
silniční most Litoměřice „Tyršův“	792,38		35,95	6,35			
	792,48	ústí Ohře					
	794,07	ústí Staré Ohře					
přístaviště Litoměřice	792,52						neveřejné
vrchní vedení	794,39						
	794,58–794,73	čekací stání					dalby
	794,90	čekací stání pro malá plavidla					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	795,00	vjezd do dolního plavebního kanálu České Kopisty					
	795,16	velká plavební komora České Kopisty			22	155	
		malá plavební komora České Kopisty			11	85	
	795,30	pěší lávka přes plavební komory České Kopisty					
	795,43	čekací stání pro malá plavidla					
pohyblivý jez České Kopisty	795,69						
	795,82	vjezd do horního plavebního kanálu České Kopisty					
	795,82- 795,94	čekací stání					dalby
vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) a b) zák. 114/1995 Sb.	796,20- 797,20						
	796,67- 796,97	vývaziště Počaply					šikmý břeh
ústí Lučního potoka	797,24						
ústí Blatenského potoka	798,34						
	798,40- 798,50	překladiště Nučnický					dalby
vrchní vedení	798,74						
vývaziště Nučnice	799,30- 799,33						malá plavidla, ochranná funkce pouze pro přístavní molo
přístaviště Nučnice	799,41						pevné molo
	799,97	vývaziště Nučnický					
přístaviště Nučnice	800,03						pro motorový přívaz Nučnický – Nučnice
	800,05	přístaviště Nučnický					pro motorový přívaz Nučnick – Nučnice

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního mole	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
ústí Okenského potoka	800,33						
	800,45– 801,05	vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) a b) zák. 114/1995 Sb.					
	803,08– 803,26	vývaziště Libotenice					šikmý břeh
ústí Záhorecké strouhy	803,10						
	803,26– 803,30	vývaziště Libotenice					malá plavidla, ochranná funkce pouze pro přístavní molo
	803,37	ústí Libotenické strouhy					
	803,39	přístaviště Libotenice					ochranná funkce pouze pro přístavní můstek
vrchní vedení	803,83						
vrchní vedení	807,94						
	808,29	vjezd do dolního plavebního kanálu Roudnice n/L					
čekací stání	808,48– 808,60						dalby
	808,68	čekací stání pro malá plavidla					
	808,72	velká plavební komora Roudnice n/L			22	155	
		malá plavební komora Roudnice n/L			11	85	
	808,82	pěší lávka přes plavební komory Roudnice n/L					
	808,95	čekací stání pro malá plavidla					
	809,00– 809,83	omezení rychlosti na 5 km/h					
čekací stání	809,10– 809,26						zeď
	809,20– 809,31	přístaviště Roudni- ce n/L					zeď
	809,30	sjezd pro malá plavidla					veřejný

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	809,62	Povodí Labe, státní podnik, Závod Roudnice n/L.					
pohyblivý jez a silniční most Roudnice n/L	809,73		27,94	9,87			
omezení rychlosti na 5 km/h	809,83–809,10						
	809,87	vjezd do horního plavebního kanálu Roudnice n/L					
vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) a b) zák. 114/1995 Sb.	810,42–811,04						
	810,47–810,90	vývaziště Roudnice n/L					šikmý břeh, šířka stání 22 m
	812,17	ústí Dobřínské strouhy					
vrchní vedení	815,80						
vrchní vedení	815,83						
	818,16	vjezd do dolního plavebního kanálu Štětí-Račice					
	818,27–818,44	čekací stání					dalby
	818,50	čekací stání pro malá plavidla					
	818,59	velká plavební komora Štětí-Račice			22	155	
		malá plavební komora Štětí-Račice			11	86	
	818,75	pěší lávka přes plavební komory Štětí-Račice		6,80			
	818,92	čekací stání pro malá plavidla					
	818,94	pohyblivý jez Štětí-Račice					
	819,19	vjezd do horního plavebního kanálu Štětí-Račice					
	819,28–819,54	čekací stání					zeď
překladiště Štětí	820,75–820,92						šířka stání 22 m, zeď

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	820,98– 821,40	vývaziště Hněvice					šikmý břeh, šířka stání 22 m
	821,46– 821,59	překladiště Hněvice					dalby
silniční a železniční most Štětí	821,59		61,41	5,66			
vývaziště Štětí	821,60– 821,85						malá plavidla, šikmý břeh
vrchní vedení	822,98						
	823,18	vjezd do přístavního bazénu Hněvice					ve vjezdu omezený ponor, v bazénu pouze kotviště 823,40-823,80, chráněné místo
vrchní vedení	826,97						
	827,28	výústní objekt elektrárny Mělník					
	827,70	jímací objekt elek- trárny Mělník					
vrchní vedení	828,15– 828,30						
	828,45– 828,75	vývaziště Křivenice					
vrchní vedení	828,49						
ústí Liběchovky	829,59						
	830,10	vjezd do dolního plavebního kanálu Dolní Beřkovice					
	830,20	čekací stání pro malá plavidla					
	830,41	lávka pro pěší přes plavební komory Dolní Beřkovice					
	830,53	velká plavební komora Dolní Beřkovice			22	200	
		malá plavební komora Dolní Beřkovice			11	85	
	830,58	pohyblivý jez Dolní Beřkovice					
vrchní vedení	830,71						
	830,84	vjezd do horního plavebního kanálu Dolní Beřkovice					
	831,33– 832,18	rozdělení plavební dráhy					

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
lávka pro pěší a horkovod Dolní Beřkovice	832,48		128,93	10,10			
veřejný přístav Mělník	834,36– 836,66						ochranný přístav, 2 bazény
vjezd do přístavních bazénů Mělník	834,38						
vrchní vedení	835,31						
ústí potoka Pšovka	835,43						
silniční most Mělník	835,75		102,87	11,30			
vrchní vedení	836,07						
	836,40– 836,55	přístaviště Hořín					dalby
	836,58	přístaviště Hořín					
přístaviště Mělník	836,62						
přístaviště Mělník	836,66						neveřejné
silniční most Mělník	836,66		53,96	6,40			
	837,05	vjezd do plavební- ho kanálu Hořín					
	837,38	soutok s Vltavou					

8.2. Vodní cesta střední Labe

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
vjezd do přístavu a loděnice Mělník-Hadík	839,17						ochranný, neveřejný, suchý dok
vývaziště Kly	839,90– 840,00						
vjezd do dolního plavebního kanálu Obříství	842,88						
čekací stání	842,86– 843,06						
plavební komora Obříství	843,13				12	85	
	843,15	přístaviště Obříství					v nadjezí
pohyblivý jez Obříství	843,50						
vjezd do horního plavebního kanálu Obříství	844,35						
vrchní vedení	845,16						
vrchní vedení	845,18						
silniční most Obříství- „Na Štěpáně“	845,30		29,03 pravé 29,04 levé	4,70			plavební znak s proměnlivou hodnotou podjezdové výšky
	845,45– 845,60	vývaziště „Na Štěpáně“					
vrchní vedení	845,92						
vrchní vedení	845,95						
potrubní lávka Neratovice	848,06		67,73	7,00			
potrubní lávka Neratovice	848,47		65,22	7,50			
potrubní lávka Neratovice	848,58		69,86	10,00			
ústí Košateckého potoka	848,80						
železniční most Neratovice	849,83		40,35	5,00			s lávkou pro pěší
vrchní vedení	848,94						
vjezd do dolního plavebního kanálu Lobkovice	850,04						
čekací stání	850,20– 850,25						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
pohyblivý jez Lobkovice	850,31						
plavební komora Lobkovice	850,32				12	85	
čekací stání	850,55–850,60						
vjezd do horního plavebního kanálu Lobkovice	850,67						
čekací stání pro malá plavidla	850,73–850,74						
	851,03–851,23	vývaziště Lobkovice					
vrchní vedení	853,23						
	854,57–854,77	vývaziště Jiřice					
vrchní vedení	854,88						
vrchní vedení	854,95						
	855,11	vjezd do přístavního bazénu Kostelec n/L					v bazénu omezený ponor
vrchní vedení	856,83						
silniční most Kostelec n/L	856,92		24,10	6,00			
plavební komora Kostelec n/L	857,42				12	85	
pohyblivý jez Kostelec n/L	857,43						
	857,90–858,20	vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) zák. 114/1995 Sb.					
vrchní vedení	858,18						
vývaziště Křenek	859,34–859,48						
vrchní vedení	861,02						
vjezd do těžebního jezera Borek	862,66						překladiště
	864,20	ústí vodáckého kanálu					
vjezd do dolního plavebního kanálu Brandýs n. L.	864,62						
vrchní vedení	864,62–864,76						
překladiště Povodí Labe, státní podnik	864,75–864,90						v dolním plavebním kanále

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
silniční most Brandýs n/L	865,02		11,90	5,25			
	865,03-865,10	vymezená vodní plocha dle § 30a odst. 1 písm. a) zák. 114/1995 Sb.					v podjezí
plavební komora Brandýs n/L	865,08				12	85	
pohyblivý jez Brandýs n/L	865,20						
vývaziště Brandýs n/L	865,40–865,50						chráněné stání
vrchní vedení	865,72						
vjezd do horního plavebního kanálu Brandýs n/L	865,90						
vrchní vedení	867,03						
dálniční most Brandýs n/L	867,11		44,02	6, 10			
vrchní vedení	867,33						
vrchní vedení	867,66						
	867,87	ústí Zelenečského potoka					
vrchní vedení	868,73						
ústí Jizery	869,14						
	869,34–869,60	vývaziště Lázně Toušeň					
lávka pro pěší Toušeň	869,66		72,09	7,00			
vrchní vedení	869,81						
vrchní vedení	870,28						
vrchní vedení	870,44						
vrchní vedení	871,07						
vrchní vedení	871,15						
vrchní vedení	871,69						
	872,28	plavební komora Čelákovice			12	85	
pohyblivý jez Čelákovice	872,33						
lávka pro pěší Čelákovice-„Grado“	872,75						
vrchní vedení	873,04						
železniční most Čelákovice	873,63		34,56 pravé 26,98 levé	4,70			plavební znaky s proměnlivou hodnotou podjezdové výšky

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
vrchní vedení	874,27						
	875,38	ústí Výmoly					
potrubní lávka	877,36		41,15	12,60			plynovod
	878,05	plavební komora Lysá n/L			12	85	
pohyblivý jez Lysá n/L	878,07						
vývaziště Lysá n/L	879,35– 879,90						
vrchní vedení	880,07						
silniční most Litol	880,36		88,80	7,00			
vrchní vedení	881,36						
	882,61– 882,64	přístaviště Ostrá					
vrchní vedení	882,84						
vývaziště Ostrá	882,95– 883,20						
	885,69– 885,72	přístaviště Hradištko u Sadské (Kersko)					
vjezd do dolního plavebního kanálu Hradištko	887,33						
vrchní vedení přes plavební komoru	887,51						
pohyblivý jez Hradištko	887,57						
plavební komora Hradištko	887,58				12	85	
vjezd do horního plavebního kanálu Hradištko	887,93						
	888,15– 888,18	přístaviště Hradištko-jízdárna Kinsky					
	891,22	ústí Výrovky (Vavříneckého potoka)					
plavební komora Kostomlátky	891,44				12	85	
pohyblivý jez Kostomlátky	891,44						
vrchní vedení	892,92						
překladiště Povodí Labe, státní podnik	893,98– 894,09						
železniční most Nymburk	895,38		33,58	5,25			

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
Policie ČR, Poříčí oddělení Nymburk	895,82						
přístaviště Nymburk	895,88						neveřejné
silniční most Nymburk	895,98		21,13	5,25			
vjezd do přístavního bazénu Nymburk	896,23						ochranná funkce
	896,38	plavební komora Nymburk			12	85	
	896,48	lávka pro pěší	11,98	6,00			přes plavební komoru Nymburk
pohyblivý jez Nymburk	896,49						lávka pro pěší
vrchní vedení	899,84						
vrchní vedení	900,07						
vrchní vedení	900,14						
silniční most Chvalovice	900,54		77,87	7,00			
vrchní vedení	901,08						
potrubní lávka Velké Zboží	902,00		42,38	12,00			plynovod
vývaziště Malé Zboží	902,06–902,26						
silniční most Poděbrady	904,11		25,13	7,00			
přístaviště Poděbrady	904,22–904,27						přístavní můstek
vjezd do dolního plavebního kanálu Poděbrady	904,29						
čekací stání	904,33–904,38						
plavební komora Poděbrady	904,47				12	85	
pohyblivý jez Poděbrady	904,57						lávka pro pěší
lávka pro pěší	904,58		12,10	7,00			přes horní plavební kanál Poděbrady
vjezd do horního plavebního kanálu Poděbrady	904,75						
vrchní vedení	905,39						
vrchní vedení	905,60						
přístaviště Golf Poděbrady	905,70						pro plavidla návštěvníků a ubytovaných

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
lávka pro pěší s vodovodem	905,79		62,96	7,50			
vývaziště Poděbrady-Cidlina	907,56–907,81						
přístaviště Poděbrady-Cidlina	907,84–907,89						
ústí Cidliny	907,92						
dálniční most Oseček	908,45		50,03	7,00			
	909,45	ústí Bačovky					
přístaviště Velký Osek	910,28	motorový přívoz Oseček					osobní veřejný sjezd pro malá plavidla
vrchní vedení	910,36						
plavební komora Velký Osek	911,68				12	85	
pohyblivý jez Velký Osek	911,77						
vrchní vedení přes plavební komoru	911,78						
vrchní vedení	913,30						
vrchní vedení	915,45						
ústí Hlubokého potoka	916,27						
vrchní vedení	916,25–916,30						
plavební komora Klavary	916,46				12	85	
pohyblivý jez Klavary	916,53						
čekací stání	916,66–916,81						dalby
vrchní vedení	916,85						
lávka pro pěší Kolín	919,95		61,07	8,00			
	920,03	Kolín-Kmochův ostrov					přístavní můstek
	920,39	přístaviště Kolín					pouze pro malé plavidlo koncesované dopravy
vjezd do dolního plavebního kanálu Kolín	920,41						
pohyblivý jez a silniční most Kolín	920,57		24,07	5,25			
plavební komora Kolín	920,63				12	85	

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
silniční most Kolín	920,84		41,82	10,00			
vjezd do horního plavebního kanálu Kolín	920,86						
	920,90–922,01	veřejný přístav Kolín					
potrubní lávka	921,07		24,48	5,95			horkovod
železniční most Kolín	921,09		24,55	5,25			
obratišť	921,50						
	922,84	ústí Polepky					
vrchní vedení	923,10						
potrubní lávka	923,34		54,42	7,15			vodovod
	923,54	vjezd na vodní plochu Sandberk					max. 10 kW a plavba pouze ve výtlačku
vrchní vedení	924,35						
vrchní vedení	924,47						
vrchní vedení	925,52						
	926,22	ústí Klejnárky					
vrchní vedení	928,53						
vrchní vedení	928,58						
překladiště Povodí Labe, státní podnik	928,81–928,87						
vjezd do dolního plavebního kanálu Veletov	929,00						
pohyblivý jez Veletov	929,15						
plavební komora Veletov	929,16				12	85	
vjezd do horního plavebního kanálu Veletov	929,71						
vrchní vedení	929,78						
	931,31	ústí Doubravy					
	932,71	plavební komora Týnec n/L			12	85	
překladiště Povodí Labe, státní podnik	932,83–933,10						
čekací stání	932,99–933,09						dalby, chráněné místo
silniční most Týnec n/L	933,37		40,10	6,20			
vrchní vedení	935,14						
vrchní vedení	937,91						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdná výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
lávka pro pěší Chvaletice	938,55		46,92	7,00			
	938,73- 939,20	loděnice Chvaletice					lodní výtah
vrchní vedení	940,59						
vrchní vedení	940,71						
vrchní vedení	940,85						
vrchní vedení	941,20						
vývaziště Kladruby n/L	942,81- 942,93						
silniční most Řečany n/L	943,18		21,03	6,00			
vrchní vedení	943,23						
	945,43- 945,54	vývaziště Labětín					dalby
ústí Opatovického kanálu	946,84						
	947,49- 947,80	vývaziště Lhota pod Přeloučí					dalby
potrubní lávka	948,32		27,32	14,70			plynovod
vodní cesta dopravně významná - využitelná	949,10- 951,20	vodní cesta dopravně významná - využitelná					omezené ponory
Labské Hráčky	949,32- 949,95						
lávka pro pěší Přelouč	950,03						
plavební komora Přelouč	951,18				12	85	mimo provoz
pohyblivý jez a silniční most Přelouč	951,18						
	951,30	přístaviště Přelouč					přístavní můstek
silniční most Valy	954,64						
	954,71	přístaviště Valy					přístavní můstek
vrchní vedení	956,77						
vrchní vedení	957,22- 957,26						
potrubní lávka	959,09						plynovod
vrchní vedení	959,33- 959,37						
vrchní vedení	959,55						
plavební komora Smojedy	960,79				12	85	
pohyblivý jez Smojedy	960,79						

pravý břeh	km	levý břeh	mosty		komory		poznámka
označení	vzdálenost od ústí Labe do Severního moře	označení	šířka plaveb. pole (m)	podjezdová výška nad max. plav. hlad. (m)	šířka (m)	délka (m)	
	961,50	přístaviště Srnojedy					přístavní můstek
vývaziště Rybitví	961,65– 961,80						
silniční most Rosice n/L	963,66						
železniční most Rosice n/L	965,02						
silniční most Pardubice	965,05						
potrubní lávka	965,67						plynovod
silniční most Pardubice „kpt. Bartoše“	965,70						
silniční most Pardubice „Pavla Wonky“	966,82						
	966,90	přístaviště Pardubice					přístavní můstek
pohyblivý jez Pardubice	967,41						lávka pro pěší
plavební komora Pardubice	967,42				12	85	
	967,52	ústí Chrudimky					
vývaziště Povodí Labe, státní podnik	967,55– 967,72						
překladiště Povodí Labe, státní podnik	967,76						
	971,52	ústí Loučné					
vrchní vedení	971,62						
vrchní vedení	972,82						
vrchní vedení	973,36						
silniční most Kunětice	973,39						
přístaviště Kunětice	973,50						přístavní můstek
konec vodní cesty dopravně významné - využívané	973,50	konec vodní cesty dopravně významné - využívané					dále proti proudu omezené ponory

9. Zajímavosti v plavbě

9.1. Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2021

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVS“) se v roce 2021, obdobně jako i v roce 2020, omezila zejména na individuální činnost členů výboru a činnost odborných skupin ČPVS.

Jedním z přetrvávajících problémů, k jehož řešení se snaží přímo, či nepřímo přispět jednotliví členové výboru je **Koncepce vodní dopravy pro období 2016–2023**. Problém schválení této koncepce se dlouhodobě váže na stanovisko k výstavbě plavebního stupě Děčín. Kladně je třeba hodnotit výsledky projektu „Analýza a vyhodnocení možností vytváření a plošného rozšiřování přírodního stanoviště 3270 soustavy Natura 2000 v podmínkách dolního Labe při respektování stávajícího užívání a rozvoje vodní cesty“ zpracovaného v rámci programu Beta 2 Technologické agentury ČR sdružením společností (WELL Consulting, s.r.o., AQUATIS a.s., Ekopontis, s.r.o. a Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s.). Výsledky daného projektu průkazně dokládají kompenzovatelnost negativního vlivu PS Děčín na předměty ochrany stanoviště 3270.

Další záležitost, která je ve středu zájmu ČPVS je otázka přípravy, zejména pak územní ochrany trasy **vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe**. Zde se bohužel nepodařilo přesvědčit vládu o účelnosti územní ochrany tohoto záměru, která v Programovém prohlášení vlády České republiky z ledna roku 2022 si sice stanovila pokračovat v rozvoji vnitrozemské vodní dopravy, ale zároveň nepodporuje další práce na tomto projektu.

Třetí sledovanou oblastí je problematika **spolupráce s resortem zemědělství**. I přes určité neshody se domnívám, že nejde o zásadní nesoulad při řešení základních problémů na vodních cestách naší republiky. Změna vlády koncem roku 2021 vedla v resortu dopravy, kromě předpokládané změny v osobě ministra dopravy bohužel i k odvolání k 1.dubnu 2022, vodní dopravě příznivě nakloněného náměstka ministra Ing. Jana Sechtera. Problematika plavby, v tom nejširším slova smyslu se vrátila pod náměstka ministra Ing. Ladislava Němce. Vedení odboru vodní dopravy, kterému zůstává problematika vodního koridoru v jeho kompetenci, je beze změny.

V Praze a Berlíně byla dne 20.7.2021 podepsána Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty. Za vládu České republiky dohodu podepsal ministr dopravy Karel Havlíček, za vládu Spolkové republiky Německo dohodu podepsal ministr dopravy a digitální infrastruktury Andreas Scheuer. V České republice je tato dohoda považována za presidentskou dohodu, která musí být schválena Parlamentem České republiky. Senát České republiky tuto dohodu projednal a vyslovil s ní souhlas. Poslanecká sněmovna zařazuje projednání dohody postupně na svá zasedání s tím, že proti ní vystupují zejména členové Pirátské strany.

Do hodnocení činnosti ČPVS patří i aktivní účast jeho členů v **Mezinárodním plavebním sdružení – PIANC**, jehož je ČPVS kolektivním členem. Vládní členství v tomto sdružení zastřešuje Ředitelství vodních cest prostřednictvím pánů Ing. Bimky a Ing. Bukovského. Velkým přínosem pro Českou republiku je možnost využívat zpráv jednotlivých pracovních skupin PIANC a jejich aplikace v oblasti zavádění nejnovějších trendů do infrastruktury vnitrozemských vodních cest a jejich funkce vůči uživatelům vodních cest. Na druhé straně využíváme možnosti publikovat články v Ročenkách PIANC a v magazínu PIANC. Česká sekce PIANC konkrétně v roce 2021 zaslala k otištění článek „Unikátní kamenný most přes plavební komoru v Hoříně se poprvé oficiálně zdvihl“ a článek autorů Lubomíra Fojtů a Jana Bukovského „ŘVC ČR staví vodní cesty v ČR“, otištěný v Ročence PIANC v březnu 2021.

Kromě výše uvedeného se pánové Ing. Bukovský, Ing. Fanta, Bc. Straka a jiní aktivně účastní práce v jednotlivých pracovních skupinách PIANC.

V rámci ČPVS pracují tři **odborné skupiny**, které i při koronavirové pandemii se snažily vyvíjet svou činnost.

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

- rozvoj infrastruktury v oblasti rekreační plavby na Baťově kanále, kde se jedná o cca 14 investičních akcí,
- koordinační činnost a podíl na rozvoji plavby a řízení provozu Baťova kanálu ve spolupráci s Povodím Moravy, s.p. a Ředitelstvím vodních cest,
- spolupřátelství odborné konference Voda a městská zástavba,
- slavnostní otevření přístavu Veselí nad Moravou, kterého se mj. účastnili předseda vlády Andrej Babiš, ministr dopravy Karel Havlíček a ministryně financí Alena Schilerová,
- činnost v rámci pandemických okolností a
- projekt Aplikace nezná hranice.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty** vedená Tomášem Kolaříkem se v průběhu roku 2021, s ohledem na omezenou možnost v rámci pandemie, soustředila zejména na problematiku Oderské vodní cesty a spolupráce s Polskem. Vedoucí odborné skupiny se aktivně zúčastnil jednání s ministerstva dopravy s vedením místních samospráv o zvažovaném splavnění Odry na území Moravskoslezského kraje. Odborná skupina se v roce 2022 soustředí zejména na aktivní propagaci oderské vodní cesty, včetně námořního přístavu Štětín-Svinoústí a jeho LNG terminálu, které se v současné době ukazuje jako mimořádně významné pro posílení energetické bezpečnosti České republiky.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** vedená Danielem Adámkem v uplynulém roce, s ohledem na současnou situaci, téměř žádnou speciální činnost nevyvíjela. Odborná skupina však musí řešit problematiku zavedení nákladní vodní dopravy, ve vztahu ke sportovní a rekreační plavbě, která jí chápe jako své ohrožení. I přes veškerá omezení se život na vodě nezastavil. Je pořádána řada akcí spojených se sportovní a rekreační plavbou v regionu.

Vedení ČPVS si váží činnosti odborných skupin, pracujících ve ztížených podmínkách a vyslovilo jejich vedoucím pánům Bártekovi, Kolaříkovi i Adámkovi svoje uznání.

Vzhledem k pandemické situaci se **výbor ČPVS v roce 2021** sešel celkem jednou na podzim roku 2021 k projednání zejména přípravy 27. valné hromady ČPVS. Zasedání výboru se uskutečnilo on-line formou s tímto závěrem: 27. valná hromada ČPVS proběhne obdobně jako i v roce 2020, tj. bezkontaktně prostřednictvím elektronického formuláře, popřípadě korespondenční poštou, při využití metody per rollam.

9.2. Modernizace přístavů na Baťově kanále

Ing. Tomáš Ostrčil

Letos byl po sedmnáctiměsíční modernizaci a rozšíření slavnostně otevřen Přístav ve Veselí nad Moravou na Baťově kanále. V přístavu může nově stát až 35 plavidel, což je trojnásobek oproti původnímu stavu. Kromě rozšíření bazénu dostal přístav nová mola s bezpečným přístupem a vyvázáním lodí, kdy každá má k dispozici připojení na elektřinu a vodu. V přístavu vzniklo také servisní centrum pro lodě, kde je možné zbavit se odpadů a natankovat pohonné hmoty pistolí jako u klasické čerpací stanice. Tuto službu bude poskytovat veselský přístav jako první na celém Baťově kanále. V areálu přístavu také vznikla nová komunikace s parkovacím stáním a podzemními kontejnery na tříděný odpad. Práce za 70 milionů začaly v lednu 2020. S Veselím nad Moravou je úzce spjatá novodobá historie rekreačního využití Baťova kanálu. V roce 2000 zde byl vybudován první přístav a turisté začali brázdit zdejší vody. Po dvaceti letech je Baťův kanál páteří turistického ruchu v regionu. Ředitelství vodních cest ČR (dále jen „ŘVC ČR“) přistoupilo k rozšíření a modernizaci přístavu, neboť dávno kapacitně nepostačoval a býval beznadějně obsazen.

Foto: ŘVC ČR





[illegible]

Mgr. Klára Němcová

Jednou z cest, která může napomoci zachování bezpečnosti plavebního provozu na našem území je osvětová a preventivní činnost. Státní plavební správa se jí věnuje každoročně od roku 2016.

Ve snaze podpořit a více propagovat právě tyto hodnoty, kterými jsou dodržování pravidel a ohleduplné chování všech účastků plavebního provozu, vznikla na půdě Státní plavební správy kampaň „Na vodě nejsi nikdy sám“.

80

Byly vybrány čtyři z těchto moderních aktivit, s nimiž je možné se stále častěji na vodě setkávat, a to provoz vodních skútrů (V ČR evidováno 2091 těchto plavidel), provoz jetsurfů, wakeboardů a vodních lyží a paddleboardů. Pravidla jejich bezpečného provozu jsou představena prostřednictvím čtyř krátkých video spotů se známou sportovní osobností na webové stránce: www.sportnavode.cz.

Základní myšlenka vychází z obecné zákonné povinnosti „zachovávat přiměřenou opatrnost a chovat se tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu, lidského života nebo zdraví, ke vzniku škody na majetku a nepůsobit nehodu v plavebním provozu nebo překážku na vodní cestě“.

Jak uvádí Lukáš Dražil, reprezentant České republiky v jízdě na vodním skútru, je to vždy o zodpovědnosti, protože: „Na vodě nejsi nikdy sám“.

About [See All](#)

Bezpečí a dobrá nálada na vodě. O to nám jde. Jsí na profilu Státní plavební správy, kde se dozvíš vše, co potřebuješ o pravidlech pohybu na vodních p... [See More](#)

576 people like this

637 people follow this

<https://plavebnisprava.cz/>

[Send Message](#)

[Government Organization](#)

Create Post

[Photo/Video](#) [Check In](#) [Tag Friends](#)

PINNED POST

Státní plavební správa
May 10 · 🌐

Bezpečí a dobrá nálada na vodě. O to nám jde. Jsí na profilu Státní plavební správy, kde se dozvíš vše, co potřebuješ o pravidlech pohybu na vodních plochách v ČR. Projdi si videa tady, nebo na našem YouTube.

[YOUTUBE.COM](#)
Zjisti více na našem Youtube
Státní plavební správa

[Learn More](#)



NA VODĚ NEJSI NIKDY SÁM

Nová kampaň Státní plavební správy za vyšší bezpečnost na vodě

V České republice je přibližně 720 km splavných vodních cest, které jsou využívány širokou veřejností. Voda je pro nás nejen zdrojem pitné vody, ale také místem, kde si můžeme užít volného času. Státní plavební správa se proto snaží zvýšit bezpečnost na vodních cestách a upozorňuje na důležité pravidla, která musí každý uživatel těchto cest znát. Zhlédnutí této kampaně pomůže každému z nás být na vodě bezpečnějším a odpovědnějším.

Všichni uživatelé vodních cest mají právo na bezpečný a plynulý provoz. Státní plavební správa se proto snaží zvýšit bezpečnost na vodních cestách a upozorňuje na důležité pravidla, která musí každý uživatel těchto cest znát. Zhlédnutí této kampaně pomůže každému z nás být na vodě bezpečnějším a odpovědnějším.

ADVERTORIÁL

Vodní skútr s Lukášem Dražilem

[QR CODE](#)

Jetsurf s Eliškou Charoušovou

[QR CODE](#)

Wakeboarding s Cestmírem Procházkov

[QR CODE](#)

Paddleboard s Davidem Raabem

[QR CODE](#)

Vše je možné najít také na jednom místě

[QR CODE](#)

NA VODĚ NEJSI NIKDY SÁM

Na vodě nejsi nikdy sám. To znamená, že když jsi na vodě, musíš být opatrný a chovat se tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu, lidského života nebo zdraví, ke vzniku škody na majetku a nepůsobit nehodu v plavebním provozu nebo překážku na vodní cestě. Státní plavební správa se proto snaží zvýšit bezpečnost na vodních cestách a upozorňuje na důležité pravidla, která musí každý uživatel těchto cest znát. Zhlédnutí této kampaně pomůže každému z nás být na vodě bezpečnějším a odpovědnějším.

9.4. Evropská databáze členů lodních posádek

Ing. Ladislav Míšek

V souvislosti s uplatňováním směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2397 (dále jen „směrnice“) byl jako součást tohoto předpisu učiněn významný technickoorganizační krok vzhledem k členským státům a jejich plavebním úřadům ve věci vedení evidence členů lodních posádek, jejich kvalifikací a příslušných profesních oprávnění. S cílem přispět k účinné správě, pokud jde o vydávání, obnovování, pozastavování platnosti a odnímání osvědčení o kvalifikaci, jsou nově členské státy v souladu se směrnicí zavázány vést registry osvědčení Unie o kvalifikaci, plaveckých služebních knížek a lodních deníků vydaných v rámci jejich pravomoci. V zájmu snazší výměny informací mezi členskými státy a Evropskou komisí jakož i pro statistické účely a k zajištění bezpečnosti a snadnosti plavby by členské státy měly tyto informace zaznamenávat v databázi Evropskou komisí spravované. Ve smyslu článku 25 směrnice tedy vznikla tzv. Evropská databáze členů lodních posádek, European Crew Database, dále jen ECDB.

Tento nelehký úkol, tedy propojení národní evidence údajů o vůdcích plavidel a členech lodních posádek a jejich kvalifikací s centrální evropskou databází ECDB, znamenal pro nemálo členských států v první řadě úkol vytvořit elektronickou evidenci údajů, která do nynějška v podstatě neexistovala. V tomto ohledu byla výchozí pozice České republiky a Státní plavební správy poněkud jednodušší. Informační systém, který náš plavební úřad již více než patnáct let úspěšně používá pro vedení veškeré agendy, obsahoval již v okamžiku rozhodnutí o zřízení EHDB víceméně všechna potřebná data nejen o členech posádek, ale také údaje o zkouškách a získaných kvalifikacích, plavebních služebních knížkách, kapitánských patentech atd. To ostatně bylo také důvodem, proč se Česká republika rozhodla nevyužít nabídku rakouské společnosti *via donau*, přední evropské organizace pro provoz a rozvoj infrastruktury vodních cest v dunajském regionu. Tato nabídka spočívala v účasti na společném projektu vybudování národní databáze údajů o členech posádek a jejího napojení na ECDB.

Ačkoli národní databáze byla již v zásadě k dispozici a tato část potřebných prací tedy byla vlastně hotova, realizaci propojení národní a evropské databáze byla i tak rozdělena do dvou etap.

Zároveň s vývojem ECDB na straně Evropské komise tedy proběhla na straně české příprava napojení na evropskou databázi jako takovou. To vyžadovalo nastudování modelu datové komunikace a dalších technických požadavků, následné vypracování zadávací dokumentace a provedení veřejné zakázky, tj. instalaci a zprovoznění komunikačního rozhraní. Ve spolupráci s dodavatelem této části řešení a po konzultaci s řízením projektu na straně Evropské komise byl realizován přístup nejdříve do testovacího, tzv. akceptačního prostředí a později i do prostředí provozního, tedy k „ostrým“ datům. Zde je třeba konstatovat, že Česká republika nijak nezaostávala za ostatními členskými státy, naopak v mnoha ohledech patřila spíše k „těm rychlejším“.

Konkrétní požadavky na údaje zasílané prostřednictvím ECDB jinými členskými státy EU směrem k naší evidenci a naopak dotazy od nás směrem k ECDB budou vyřizovány prostřednictvím aplikačního rozhraní. Jako druhá část projektu je tedy provedena úprava informačního systému Státní plavební správy v modulech osob a dokladů takovým způsobem, aby jako toto rozhraní mohl fungovat právě

naš informační systém. V době psaní ročenky již práce na této úpravě běží. Jde nejen o nastavení nové struktury číslování dokladů způsobilostí, které jsou na evropské úrovni harmonizovány, a zavádění do praxe tzv. jednotného identifikačního čísla člena posádky, které jsou takovým základním praktickým prvkem nově pojedené evropské evidence, ale také o úpravu uživatelských rozhraní informačního systému takové, které dovolí referentkám oddělení dokladů osob našeho úřadu pracovat s potřebnými daty zprostředkovávanými v ECDB, aniž by nějakým podstatným způsobem opouštěly osvědčené pracovní postupy.

S okamžikem účinnosti novely zákona o vnitrozemské plavbě tedy předpokládáme, že potřebná výměna informací o členech lodních posádek a jejich způsobilostech nebude jako v minulosti probíhat pomocí korespondenčních dotazů a odpovědí, ale prostřednictvím plně funkčního napojení na Evropskou databázi členů lodních posádek – ECDB.

Plavební ročenka 2021

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 175. publikace.
Vydání 1., Praha 2022.

Sazba a grafické zpracování Mare-Czech

Tisk a vazba powerprint s.r.o.

ISBN: 978-80-88215-74-5
ISSN: 1211-3409



2020: 100. VÝROČÍ STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVY