
2024

PLAVEBNÍ ROČENKA

● VÝROČÍ STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVY





2020: 100. VÝROČÍ STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVY

PLAVEBNÍ ROČENKA 2024



Státní plavební správa 2025

Obsah

1. Úvod	4
2. Výročí, výstavy, semináře a jiné události	6
3. Nové zákony, vyhlášky, předpisy vydané v roce 2021	7
3.1 Vyhláška č. 393/2024 Sb.	7
4. Opatření obecné povahy Státní plavební správy	9
5. Přehled údajů o vnitrozemské plavbě	12
5.1 Plavební poměry na vodních cestách	12
5.2 Stavby a úpravy na vodních cestách	15
5.3 Vodní doprava ve statistice	19
6. Plavební provoz	31
6.1. Dozor na plavební provoz	31
6.2. Plavební nehody	39
7. Plavidla	42
7.1. Plavidla jiná než malá plavidla	42
7.2. Malá plavidla	43
7.3. Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel	46
8. Zkoušky způsobilosti	49
8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých	49
8.2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel	51
8.3. Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení	52
8.4. Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k provádění zkoušky z praktických dovedností potřebných k vedení malého nebo rekreačního plavidla	54
9. Zajímavosti v plavbě	55
9.1. Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2024 <i>Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.</i>	55
9.2. Nové vzdělávací spoty Státní plavební správy <i>Mgr. Klára Němcová</i>	57
9.3. Dny otevřeného úřadu 2024 <i>Mgr. Klára Němcová, Ing. Martin Klein</i>	58
9.4. Povodně 2024 <i>Mgr. Sára Šimová, Ing. Martin Klein</i>	63
10. Kontakty Státní plavební správy	67

1. Úvod

Vážené a milé čtenářky a čtenáři Plavební ročenky,

uplynulo neuvěřitelných třicet let ode dne, kdy poprvé od roku 1948 vyšla znovuobnovená Plavební ročenka. Stalo se tak zásluhou tehdejšího ředitele Státní plavební správy Ing. Ludka Cidliny a jeho kolegyň a kolegů. Formát ročenky byl nový, ale obsah se podobal obsahu plavebních ročenek z období před druhou světovou válkou.

Plavební ročenky byly a stále jsou svým obsahem jedinečnou publikací, která kromě statistických údajů z oblasti vnitrozemské plavby přináší i plavební zajímavosti, které jsou pro každý rok nějakým způsobem významné, lhostejno, zda v pozitivním nebo negativním smyslu. Je také jedinou odbornou publikací, která pravidelně zveřejňuje aktuální platnou legislativu tohoto dopravního oboru.

I když je již od roku 2014 Plavební ročenka publikována v elektronické podobě, stále vychází i v podobě knižní, aby mohla zdobit odborné knihovny profesionálů v oboru, ale i všech příznivců a přátel vnitrozemské plavby.

Doufám, že tak jako já, moje kolegyně a kolegové s nostalgií saháme k těm nejstarším ročníkům, jako ke zdroji cenných informací o minulé době, tak budou jednou k ročenkám sahat naši následovníci.



Formát a podoba ročenky jistě dozná změn podle toho, jak se bude obor vnitrozemské plavby a celé státní správy u nás dále vyvíjet. To je dnes velká neznámá, přesto věřím a přeji si, aby si Plavební ročenka našla i v budoucnosti své nadšené tvůrce a čtenáře.

Mgr. Klára Němcová
Ředitelka Státní plavební správy



2. Výročí, výstavy, semináře a jiné události

Stalo se ...

- ❑ 20. – 28. 1. 2024 v německém Düsseldorfu proběhl již **53. ročník** výstavy lodí **Boot Düsseldorf**
- ❑ 15. – 17. 3. 2024 v Praze-Letňanech se konal **7. ročník** výstavy lodí a vodních sportů **For boat 2024**
- ❑ 22. 3. 2023 byl **Světový den vody** s podtitulem „Water for peace“
- ❑ 1. 4. 2024 **65. výročí** založení Československé námořní plavby, a. s.
- ❑ 20. 4. 2024 zahájil Dopravní podnik města Brna na brněnské přehradě **78. sezónu lodní dopravy**
- ❑ 1. 5. 2024 ve Veselí nad Moravou bylo pořádáno **Zahájení plavební sezóny na Baťově kanále**
- ❑ 4. 5. 2024 byla akcí **Lodě na Vltavské vodě** otevřena plavební sezóna na Českobudějovicku
- ❑ 15. 5. 2024 se konal v Praze na Vltavě **16. ročník** Svatojánských slavností **NAVALIS**
- ❑ 31. 5. – 2. 6. 2024 se uskutečnil na Vltavě **111. ročník** veslařského závodu **Pražské primátorky**
- ❑ 2. 6. 2024 byl zahájen v Praze ve Žlutých lázních devátý ročník preventivně bezpečnostního opatření **„Bezpečně u vody“**, které probíhá ve spolupráci Policie České republiky a Státní plavební správy
- ❑ 19. 6. 2024 proběhlo v belgickém Bruselu desáté zasedání **Expertní skupiny Komise pro sociální otázky ve vnitrozemské plavbě**, které řešilo i výklad směrnic EU o odborných kvalifikacích členů posádek
- ❑ 25. 7. 2024 byl **Světový den prevence utonutí**
- ❑ 10. – 15. 9 2024 by pořádán ve francouzském Cannes **47. ročník** veletrhu **Festivalu jachtingu**
- ❑ 19. – 20. 11. 2024 se konal v Hradci Králové **20. ročník** konference **Vodní toky**

3. Nové zákony, vyhlášky, předpisy vydané v roce 2024

Ke konci roku 2024, dne 11. prosince, byla schválena a publikována novela vyhlášky č. 48/2023 Sb., kterou se vymezují činnosti vykonávané členy posádky plavidla a stanoví podrobnosti týkající se ověřování odborné způsobilosti osob k vedení plavidel, jejich obsluze a k výkonu dalších činností ve vnitrozemské plavbě. Účinnost této novely byla stanovena od 1. ledna 2025. První důležitou změnou je možnost ve vybraných případech jmenovat zkušební komisařem zaměstnance plavebního úřadu, který splňuje stanovené podmínky, a nemusí být držitelem platného osvědčení EU o kvalifikaci vůdce plavidla nebo průkazu způsobilosti vůdce plavidla. Zároveň vyhláška stanovuje minimální složení zkušební komise u některých druhů zkoušek, kdy nejméně jeden člen zkušební komise musí být držitelem příslušného osvědčení EU o kvalifikaci vůdce plavidla. Druhou zásadní změnou je změna v požadavku na zkušební plavidlo, uvedené v § 24a odst. 1 zákona o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, určené k ověření praktických dovedností vůdců plavidel, kde nově není stanoven minimální výkon plavidla.

2.1 Vyhláška č. 393/2024 Sb.,

kteou se mění vyhláška č. 48/2023 Sb., kterou se vymezují činnosti vykonávané členy posádky plavidla a stanoví podrobnosti týkající se ověřování odborné způsobilosti osob k vedení plavidel, jejich obsluze a k výkonu dalších činností ve vnitrozemské plavbě

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 52 odst. 1 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění zákona č. 372/2022 Sb., (dále jen „zákon“) k provedení § 24e odst. 6, § 24h odst. 9, § 24l odst. 6, § 24o odst. 5, § 24q odst. 5, § 24s odst. 6, § 24u odst. 6, § 24x odst. 6, § 26d odst. 4 a § 26f odst. 5 zákona:

Čl. I

Vyhláška č. 48/2023 Sb., kterou se vymezují činnosti vykonávané členy posádky plavidla a stanoví podrobnosti týkající se ověřování odborné způsobilosti osob k vedení plavidel, jejich obsluze a k výkonu dalších činností ve vnitrozemské plavbě, se mění takto:

1. V § 19 se doplňuje odstavce 11, který zní:

„(11) Zkušební komisařem pro zkoušku uvedenou v odstavcích 1 až 4, odstavci 7 nebo odstavci 9 písm. c) může být jmenována rovněž fyzická osoba, která dosáhla požadovaného věku a vzdělání a je alespoň 5 let zaměstnancem plavebního úřadu pověřeným výkonem státního dozoru na vodních cestách a provozu na nich; to neplatí pro

- a) zkoušku uvedenou v odstavci 1 nebo 4, není-li současně alespoň 1 člen zkušební komise držitelem platného osvědčení Evropské unie o kvalifikaci vůdce plavidla, nebo
- b) zkoušku uvedenou v odstavci 3, není-li současně alespoň 1 člen zkušební komise držitelem platného osvědčení Evropské unie o kvalifikaci vůdce

plavidla, v němž je vyznačen údaj o udělení zvláštního oprávnění k vedení plavidla plujícího pomocí radaru.“.

2. V § 20 odst. 1 se slova „a motorem o výkonu alespoň 199 kW“ zrušují.

Čl. II

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2025.

Ministr:

Mgr. Kupka v. r.

4. 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 (v roce 2024 se jednalo zejména o postupné úpravy plavebního provozu v závislosti na odstraňování následků povodní, jak z přelomu let 2023/2024, tak především následků povodně ze září 2024) a nebo 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, ve znění pozdějších předpisů, vydávána opatření obecné povahy. V roce 2024 bylo vydáno celkem 220 opatření obecné povahy zveřejňovaných na webové adrese <https://sps.gov.cz/oop> (dříve <http://plavebnuiurad.cz/oop>). Jejich platnost skončila převážně v témže roce. Celkem 24 z těchto vydaných opatření obecné povahy zůstalo v platnosti nad rámec roku 2024. Jejich přehled je uveden v následující tabulce.

Opatření obecné povahy			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
21/2024	kterým se vymezuje část pískníku Křenek pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem (dále vodní lyžování)	4. 4. 2024	30.10. 2027
25/2024	kterým se upravuje plavební provoz na vodní cestě Vltava v úseku ř. km 50,69–54,30 (zdrž Helmovského a Staroměstského jezu)	3. 4. 2024	30. 9. 2025
26/2024	kterým se na vodní cestě Vltava, na nádrži vodního díla Slapy, vymezuje část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností ve vleku za plavidlem (dále vodní lyžování) a provozování eFoilů	18. 4. 2024	30. 9. 2026
27/2024	kterým se vymezuje část vodní cesty Labe pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem (dále vodní lyžování)	18. 4. 2024	30. 9. 2028
29/2024	kterým se na vodní cestě Vltava, na nádrži vodního díla Orlik, 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, jetsurfů a eFoilů	23. 4. 2024	30. 9. 2028
32/2024	kterým se omezuje plavební provoz na vodní cestě Vltava přes malou plavební komoru Vrané nad Vltavou, ř. km 71,37	17. 4. 2024	30. 6. 2025

Opatření obecné povahy			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
38/2024	kterým se na vodní cestě Vltava, na nádrži vodního díla Hněvkovice, vymezuje část vodní cesty pro provozování malých plavidel, při němž dochází ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností – provozování vodních skútrů, jetsurfů, eFoilů a flyboardingu	15. 5. 2024	30. 9. 2028
39/2024	kterým se vymezuje část vodní cesty Vltava na vodní nádrži Hněvkovice pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem (dále vodní lyžování)	15. 5. 2024	30. 9. 2028
45/2024	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Vltava přes malou a velkou plavební komoru Praha-Podbaba, ř. km 43,25, a na celém plavebním kanále Troja–Podbaba k. km 0,60 až 3,40	28. 5. 2024	30. 4. 2025
83/2024	kterým se na vodní cestě Labe v nadjezí vodního díla České Kopisty podél pravého břehu mezi říčními km 796,20 a 797,20 vymezuje část vodní cesty pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem (dále jen vodní lyžování) a pro plutí malých plavidel, při němž dochází k objíždění řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností nebo k rychlostní jízdě (dále jen akrobatické činnosti)	3. 7. 2024	15. 10. 2026
113/2024	kterým se vymezuje část vodní cesty (přehradní nádrž Těrlicko) 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	2. 8. 2024	5. 8. 2029
114/2024	kterým se upravuje plavební provoz na vodní cestě Vltava přes plavební komory Hořín na plavebním kanále Vraňany – Hořín, k. km 1,0	18. 7. 2024	odvolání

Opatření obecné povahy			
Číslo	Obsah	Platnost	
		od	do
155/2024	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Labe přes malou plavební komoru Dolní Beřkovice (ř.km 830,57)	23. 8. 2024	odvolání
161/2024	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Morava a průplav Otrokovice–Rohatec v úseku od k. km 18.040 po k. km 18.120	6. 9. 2024	25. 4. 2025
178/2024	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Průplav Otrokovice–Rohatec v úseku k. km. 0,00 až 5,80	23. 9. 2024	31. 3. 2025
199/2024	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Morava a průplav Otrokovice–Rohatec v úseku ř. km 161,460 až 161,860	9. 10. 2024	30. 4. 2025
200/2024	kterým se upravuje plavební provoz na vodní cestě Morava a průplav Otrokovice–Rohatec v úseku k. km 0,900 až 53,836, včetně odstávky plavebních komor (Petrov, Veselí n. Moravou, Uherský Ostroh, Nedakonice, Kunovský les)	9. 10. 2024	Odvolání
202/2024	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Morava a průplav Otrokovice–Rohatec v úseku ř. km 162,900 až 163,100	14. 10. 2024	30. 4. 2025
204/2024	kterým se omezuje plavební provoz na vodní cestě Labe v úseku ř. km 767,48 (velká plavební komora Ústí nad Labem – Střekov)	24. 10. 2024	28. 2. 2025
208/2024	kterým se omezuje plavební provoz na vodní cestě Labe v úseku ř. km. 808,72 (malá plavební komora Roudnice nad Labem)	30. 10. 2024	28. 2. 2025
211/2024	kterým se upravuje plavební provoz na vodní cestě Labe v úseku ř. km. 825,00 (Hněvice) až 726,60 (státní Hranice Hřensko)	29. 11. 2024	Odvolání
217/2024	kterým se upravuje plavební provoz na vodní cestě Labe v úseku ř. km 825,00 (Hněvice) až ř. km 973,50 (Kunětice)	11. 12. 2024	Odvolání
218/2024	kterým se zastavuje plavební provoz na vodní cestě Vltava přes plavební komoru Praha-Modřany, ř. km 62,21	12. 10. 2024	17. 2. 2025
220/2024	kterým se upravuje plavebního provozu na vodní cestě Morava a průplav Otrokovice–Rohatec	12. 12. 2024	31. 1. 2025

5. Přehled údajů o vnitrozemské plavbě

5.1 Plavební poměry na vodních cestách

Vltava

K zastavení plavby z důvodu zámrazy v roce 2024 nedošlo. Z důvodu výskytu vysokých vodních stavů byla plavba zastavena v měsíci lednu, červnu a září.

Přes plavební komoru jezu Hněvkovice a plavební komoru Kořensko byla plavba zastavena od 1. dubna 2024 do 4. dubna 2024 z důvodu snížení hladiny za účelem kontroly a opravy dlažeb břehového opevnění. Přes plavební komoru Kořensko byla zastavena plavba od 9. září 2024 z důvodu poklesu pod minimální plavební hladinu, při které jsou garantovány ponory plavidel pod VD Kořensko, kdy toto zastavení plavby zrychleně přešlo do zastavení z důvodů vysokých vodních stavů. Plavba byla následně zastavena až do konce plavební sezóny. Přes plavební komoru Štěchovice byla plavba zastavena od 15. dubna 2024 do 25. dubna 2024 z důvodu opravy stávků plavební komory. Přes malou plavební komoru Vrané nad Vltavou byla zastavena plavba od 1. května 2024 do 31. prosince 2024 z důvodu opravy dolních vrat plavební komory.

Přes plavební komoru Praha-Modřany byla zastavena plavba od 4. března 2024 do 14. dubna 2024 a v termínu od 13. října 2024 do 31. prosince 2024 z důvodu rekonstrukce plat plavební komory včetně jejich navýšení. Přes velkou plavební komoru Praha-Štvanice byla zastavena plavba od 10. června 2024 do 11. června 2024 z důvodu ucpání nátoky. Přes velkou plavební komoru Praha-Podbaba byla zastavena plavba od 11. března 2024 do 24. března 2024 z důvodu prohlídky trvale zatopených konstrukcí plavební komory. Na plavebním kanále Troja a přes malou a velkou plavební komoru Praha-Podbaba byla zastavena plavba od 1. listopadu 2024 do 31. prosince 2024 z důvodu výstavby uzávěru na plavebním kanálu Troja v rámci „Celkové přestavby a rozšíření ÚČOV na Císařském ostrově, etapa č. 008 – kompenzační opatření, Definitivní uzávěr Troja“. Přes plavební komoru Roztoky byla zastavena plavba od 17. května 2024 do 23. května 2024 z důvodu poškození horních svodidel u vjezdu do plavební komory. Dále pak zde byla zastavena plavba od 27. srpna 2024 do 28. srpna 2024 z důvodu havárie technologie na dolních vrátech plavební komory. Přes plavební komoru Dolánky byla zastavena plavba dne 5. srpna 2024 z důvodu poruchy ovládání plavební komory. Přes plavební komoru Miřejovice byla zastavena plavba od 1. listopadu 2024 do 30. listopadu 2024 z důvodu opravy žaluzií na vrátech a plánované prohlídky při vyčerpání plavební komory.

Plavba přes malou plavební komoru Hořín byla zastavena v období od 1. ledna 2024 do 26. března 2024 z důvodu osazení klapky pro převádění ledů. Dále byla plavba přes malou plavební komoru Hořín zastavena po požáru velínu s následkem poškození ovládací technologie plavebních komor v termínu od 6. července 2024 do 31. prosince 2024. Velká plavební komora Hořín byla po uvedeném požáru v termínu od 6. července 2024 do 18. července 2024 provozována v nouzovém režimu, ve kterém bylo umožněno pouze jednorázové proplavení v předem stanovených termínech. Dále až do 31. prosince 2024 bylo možné proplavení v omezeném počtu cyklů za den a jen v předem stanovených časech. V termínu od 1. listopadu 2024 do 30. listopadu 2024 byla zastavena plavba přes plavební komory Hořín a zároveň byl vypuštěn laterální kanál Vraňany – Hořín s tím, že proběhla jeho prohlídka a zároveň odtěžení nánosů z obratišť.

Střední Labe

K zastavení plavby z důvodu zámrazy v roce 2024 nedošlo. Z důvodu výskytu vysokých vodních stavů byla plavba zastavena v měsíci lednu, únoru a září.

Na labské vodní cestě bylo většinu roku její provoz omezen s ohledem na odstraňování povodňových škod, konkrétně se jednalo zejména o omezení ponorů plavidel v celém úseku vodní cesty.

Po první vlně povodňových průtoků na přelomu roku 2023 a 2024 správce vodní cesty monitoroval stav vodní cesty a odtěžoval nánosy především od hraničního profilu Hřensko směrem k soutoku s Vltavou. Plavba na středním Labi tak byla obnovena 2. února 2024, a to s omezeným ponorem plavidel. Postupně byly omezené hodnoty povolených ponorů plavidel v jednotlivých zdržích zvyšovány téměř k běžným hodnotám. Tento vývoj však zastavila druhá výrazná povodeň v měsíci září, která situaci v plavební dráze výrazně zhoršila a následně obnovování ponorů bylo proto pomalejší než v předcházejícím období. Ke konci roku trvalo citelné omezení ponorů plavidel, které se lišilo v jednotlivých úsecích středolabské vodní cesty.

Plánovaná zastavení plavby na plavebních komorách Týnec nad Labem, Veletov, Kolín, Klavary, Velký Osek, Nymburk, Kostomlátky, Hradištko, Čelákovice, Kostelec nad Labem a Lobkovice měla proběhnout od 12. září 2024 do 19. září 2024, v rámci plánovaného zastavení plavby se měla uskutečnit plánovaná prohlídka komor a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav. Tato prohlídka komor a údržba včetně drobných oprav se uskutečnila až v rámci uvedení plavebních komor do provozu po průchodu velkých vod. Plavební komora Poděbrady byla mimo provoz v termínu od 12. září 2024 do 22. října 2024 z důvodu prohlídky trvale zatopených konstrukcí plavební komory. Cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav se uskutečnila v rámci uvedení plavební komory do provozu po průchodu velkých vod. Přes plavební komoru Lysá nad Labem byla zastavena plavba v termínu od 12. září 2024 do 22. října 2024 z důvodu opravy hradítka plavební komory. Přes plavební komoru Brandýs nad Labem byla zastavena plavba v termínu od 12. září 2024 do 10. prosince 2024 z důvodu opravy protikoroze ochrany vrat, opravy spadiště a drobné opravy plavební komory. Přes plavební komoru Obříství byla zastavena plavba od 12. září 2024 do 7. října 2024 z důvodu opravy hydraulického válce poklopových vrat, prohlídky a drobné opravy včetně odstraňování povodňových škod.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

K zastavení plavby z důvodu zámrazy v roce 2024 nedošlo.

Plavební podmínky byly v roce 2024 ovlivněny dvojím průchodem vyšších průtoků a jejich následkem bylo jednak zastavení plavby, za druhé dočasné omezení ponorů plavidel a jejich sestav.

Vysoké vodní stavy limitující plavební provoz nastaly na začátku roku a plavební provoz zůstal zastaven až do poloviny ledna i po poklesu vodních stavů pod limitní stavy, neboť správce vodní cesty požádal o prodloužení zastavení plavby z důvodu nutnosti provést prohlídku plavební dráhy a plavebních objektů před obnovením plavby. K obnovení plavby docházelo poté postupně. Obdobná situace nastala i v září s tím rozdílem, že bylo dosaženo na řídicích vodočtech vyšších hodnot a omezení plavby trvalo déle.

Dnů s průtokem nad 150 m³/s v profilu řídicího vodočtu Mělník, po které by bylo možné v úseku Mělník až Lovosice plout s ponorem 210 cm, bylo celkem 199, ale výše uvedená omezení vlivem povodní počet těchto dnů výrazně snížil. Omezení z povodní snížila rovněž skutečný počet dnů s možností plavby se zvýšenými ponory v úseku Lovosice až Ústí nad Labem-Střekov, ve kterém je při vodních stavech

na řídicím vodočtu v Ústí nad Labem nad 280 cm (resp. nad 300 cm), běžně možné využít zvýšený ponor 210 cm (resp. 220 cm). Těchto dnů bylo celkem 90 (resp. 68).

Mimo výše popsané zastavení plavby z důvodu překročení limitních vodních stavů, byly realizovány také další odstávky plavebních objektů. V termínu od 15. září 2024 do 7. října 2024 byla zastavena plavba přes obě plavební komory Dolní Beřkovice z důvodu odstraňování povodňových škod. Velká plavební komora bylo potom uvedena do omezeného provozu dne 8. října 2024, malá plavební komora zůstala mimo provoz do 31. prosince 2024 z důvodu poškození dolních vrat během povodní. Od 29. července 2024 do 31. července 2024 byl zastaven plavební provoz ve zdrži vodního díla Štětí z důvodu prováděných oprav na jezu, při nichž došlo k vypuštění celého trubního systému jezu. Velká plavební komora Štětí byla z důvodu plánované opravy dna plavební komory od 30. července 2024 do 1. listopadu 2024 mimo provoz. Velká plavební komora Roudnice nad Labem byla z důvodu mimořádné prohlídky vyčerpané plavební komory a následného odstraňování zjištěných závad mimo provoz od 3. června 2024 do 15. října 2024. Malá plavební komora Roudnice nad Labem byla v období od 5. listopadu 2024 do 28. února 2025 mimo provoz z důvodu jejího zahrazení, vyčerpání, prohlídky a údržby. Mimo provoz z důvodu plánovaných oprav byla velká plavební komora Lovosice ve dnech od 7. února 2024 do 15. března 2024. Z důvodu poruchy pohonu vrat byla dne 3. září 2024 mimo provoz velká plavební komora Lovosice. Malá plavební komora Lovosice byla z důvodu realizace akce opravy pohonů dolních vrat a uzávěry obtoků mimo provoz od 22. května 2024 do 30. listopadu 2024. Po celý rok 2024 byla mimo provoz velká plavební komora Ústí nad Labem-Střekov z důvodu několika plánovaných akcí. Jednalo se o generální opravy horních vrat, opravy těsnění a odrazných trámů dolních vrat, opravy stěn odtoků a provizorní opravu levé zdi

Dolní Labe – regulovaný úsek

Zámraza v plavební dráze ani v přístavech se nevyskytla.

Plavební podmínky, resp. vodní stavy v regulovaném úseku Labe byly příznivé v období od začátku roku 2024 až do druhé půlky května a pak také od začátku října do konce roku. V těchto dnech se na řídicím vodočtu v Ústí nad Labem vodní stav pod 160 cm nebo méně (kdy provozovatelé velkých plavidel sami z důvodu nerentability vodní dopravy ukončují) nevyskytl. Tzv. plnosplavnosti (vodní stav 275 cm a více), při němž nebyla současně plavba zastavena, bylo dosaženo v 95 dnech. Suché období nastalo koncem června a skončilo v polovině září 2024. Výskyt a vývoj vodních stavů v regulovaném úseku Labe v roce 2024 je patrný též z tabulky „Setrvalost vodních stavů v regulovaném úseku dolního Labe“. Zajímavostí je, že mezi nejnižším a nejvyšším vodním stavem v roce 2024 na řídicím vodočtu v Ústí nad Labem uběhl pouhý týden a hladina Labe se zvedla o 5,5 metru. Podobná situace byla i při dosud nejvyšší zaznamenané povodni v roce 2002, kdy hladina Labe dosáhla hodnoty 11,85 m a také stoupala z nejnižšího vodního stavu v daném roce.

Vodní stav 540 cm v profilu řídicího vodočtu Ústí nad Labem (tj. limitní stav pro zastavení plavebního provozu v úseku Ústí nad Labem-Střekov až Hřensko), byl překročen dne 4. ledna 2024 a pod tuto hodnotu poklesl dne 8. ledna 2024. K obnově provozu v omezeném režimu došlo dne 10. ledna 2024. K zastavení plavby došlo také 15. září 2024, k poklesu pod hodnotu limitního stavu pak došlo 20. září 2024, ale na žádost správce vodní cesty byl provoz zastaven až do 27. září 2024 z důvodu nutnosti provedení prohlídky vodní cesty po průchodu povodně. Poté byl plavební provoz postupně obnovován po úsecích a s omezeními.

Morava včetně Baťova kanálu

Mrazové jevy a zámraza, stejně jako v minulých letech, nezpůsobily z důvodu sezónního charakteru plavby její omezení, rovněž nevznikly žádné škody či problémy na stavbách a zařízeních na této vodní cestě.

Vodní cesta řeka Morava včetně Baťova kanálu byla až do průchodu povodňové vody v září 2024 vcelku v uspokojivém stavu a pro plavební provoz bezpečná.

Vodní stav na jaře nedosáhl vyšších hodnot, pro něž by bylo nutné plavbu na řece Moravě zastavit. V letních měsících i přes celkem suché počasí nenastala situace, která by vyžadovala omezení plavby, nicméně pro případ extrémního sucha, bylo vydáno opatření obecné povahy, které by plavbu a proplouvání plavebními komorami regulovalo. V měsíci září vzhledem k extrémním srážkám došlo na řece Moravě k povodňovým stavům, kvůli kterým byla plavba vydáním několika opatření obecné povahy zastavena a upravena. Po průchodu velké vody byl provoz na plavební cestě postupně obnovován, nicméně omezení plavebního provozu především z důvodu nemožnosti zajištění plavebních hloubek, zejména v rejdách plavebních komor umístěných na řece, přetrvávalo do dalšího roku.

Omezení či zastavení plavebního provozu na delší časový úsek na vodní cestě proběhlo v průběhu roku 2024 v několika dále uvedených úsecích. V období od 12. prosince 2024 do 31. prosince 2024 byl zastaven plavební provoz na všech plavebních komorách z důvodu rekonstrukce dálkového ovládání komor, platnost tohoto opatření by měla skončit 31. ledna 2025. V úseku od ř. km 161,460 po ř. km 161,860 byl zastaven plavební provoz z důvodu rekonstrukce silničního mostu přes řeku Moravu v Napajedlech od 11. března 2024 do 30. dubna 2024 a od 14. října 2024 do konce roku s předpokladem dokončení 30. dubna 2025. V úseku od ř. km 162,900 po ř. km 163,100 z důvodu stavby dálničního mostu D55 přes řeku Moravu, byl upraven plavební provoz v termínu od 17. června 2024 do 04. srpna 2024 a od 14. října 2024 do konce roku s předpokladem dokončení 30. dubna 2025.

Vodní cesty účelové

Plavební poměry na vodních cestách účelových byly v roce 2024 stabilizované, případný výskyt zámrazy neměl vzhledem k sezónnosti plavebního provozu na účelových vodních cestách na plavební provoz vliv, vysoké vodní stavy omezující plavbu se na těchto vodních cestách nevyskytly.

Na vodních cestách přehradní nádrže Jesenice, Nechranice, Skalka a Rozkoš (jižní část) i v roce 2024 platila upozornění správců vodních cesty, že nejsou jimi garantovány bezpečné plavební podmínky při poklesu hladiny pod stanovenou kótu.

Na vodní cestě Labe v Hradci Králové v oblasti Pražského mostu byl z důvodu rekonstrukce tohoto mostu upraven plavební provoz v období od 8. července 2024 do 22. července 2024 tak, že docházelo k opakovanému zastavování plavebního provozu prostřednictvím plavebního značení.

K zastavení plavby došlo pouze na přehradní nádrži Vranov, přehradní nádrži Nové Mlýny I. a přehradní nádrži Nové Mlýny III., a to zejména z důvodu velkého množství naplavenin a splávi.

5.2 Stavby a úpravy na vodních cestách

Vltava

Koncem roku 2024 byla zahájena oprava lávky pro pěší přes slepé rameno Vltavy v Českých Budějovicích. V roce 2024 byla dokončena rekonstrukce silničního mostu v Týně nad Vltavou.

Dále probíhala stavba nového železničního mostu v lokalitě Červená nad Vltavou na přehradní nádrži Orlík, kde výstavbou tohoto mostu dochází k zúžení plavební dráhy. Na vodním díle Orlík probíhala výstavba nového doplňkového bezpečnostního přelivu na hrázi vodního díla, který doplní stávající přelivy. V roce 2024 byla dokončena oprava lávky pro pěší v Solenicích.

Na plavební komoře Kamýk proběhla oprava poruchy na dolních vratech, na plavební komoře Štěchovice byla zahájena v září výměna odrazných trámů a žebříků. Koncem roku byla zahájena úprava plavebního značení plavební úžiny ve Štěchovicích, kde dojde k náhradě plovoucího značení (bóji) za pevné značení, což výrazně v daném úseku zlepší bezpečnost plavebního provozu s ohledem na možné kolísání hladiny. Dále byla zahájena rekonstrukce silničního mostu ve Štěchovicích. Zde došlo z důvodu osazení zavěšeného lešení k omezení podjezdové výšky pod mostem od nejvyšší plavební hladiny, a proto zde byl osazen pomocný vodočet za účelem pohotovostního zjištění aktuální podjezdové výšky pro velká (osobní) plavidla. K tomu byla doplněna úprava plavebního značení mostního pole po dobu stavby.

V Davli byla dokončena výstavba vývaziště pro malá plavidla. U plavebních komor Vrané nad Vltavou proběhla výstavba nového čekacího stání na proplavení pro malá plavidla v horní vodě a v dolní vodě rekonstrukce stávajícího čekacího stání pro malá plavidla. Na malé plavební komoře Vrané nad Vltavou byla zahájena oprava dolních vrat plavební komory.

V roce 2024 proběhla oprava silničního mostu přes Berounku v Lahovicích.

Na plavební komoře Modřany byla zahájena rekonstrukce plat plavební komory včetně jejich navýšení.

V roce 2024 probíhala rekonstrukce železničního mostu v Praze-Braníku. Nadále probíhala plánovaná celková rekonstrukce Barrandovského mostu. Nadále probíhala také výstavba Dvoreckého mostu v Praze mezi Zlíchovem a Podolím, který má sloužit zejména městské dopravě a chodcům. Během výstavby mostu byla zúžena plavební dráha a docházelo krátkodobým zastavením plavby v úseku od Modřan po Dvorecký most z důvodu přepravy provizorní mostní konstrukce.

V roce 2024 probíhala také rekonstrukce Šítkovského jezu.

V roce 2024 byla realizována výstavba uzávěru na plavebním kanálu Troja v rámci „Celkové přestavby a rozšíření Ústřední čistírny odpadních vod Praha (ÚČOV) na Císařském ostrově, etapa č. 008 – kompenzační opatření, Definitivní uzávěr Troja“. Koncem roku byla z důvodu této výstavby zastavena plavba přes plavební komory Praha-Podbaba a na plavebním kanále Troja, který byl vypuštěn.

Na velké plavební komoře Praha-Podbaba proběhla prohlídka trvale zatopených konstrukcí plavební komory. Dále 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 pro rozšíření Ústřední čistírny odpadních vod Praha.

U plavební komory Roztoky proběhla výstavba nových čekacích stání na proplavení pro malá plavidla v horní a dolní vodě. U plavební komory Dolánky byla zahájena výstavba nových čekacích stání na proplavení pro malá plavidla v horní a dolní vodě.

Na plavební komoře Miřejovice proběhla prohlídka trvale zatopených konstrukcí plavební komory a výměna žaluzií ve vratech plavební komory.

V průběhu měsíce listopadu byl vypuštěn laterální kanál Vraňany – Hořín a proběhla jeho prohlídka, zároveň došlo k odtěžení nánosů z obratišť. U plavebních komor Hořín byla zahájena výstavba nových čekacích stání na proplavení pro malá plavidla v horní a dolní vodě. V měsíci červenci došlo k požáru na velině těchto plavebních komor, při kterém byla poškozena ovládací technologie plavebních komor a zdvihacího mostu včetně elektroinstalací a interiéru velína. Z důvodů

uvedeného poškození probíhalo proplavování po částečném zprovoznění velké plavební komory do konce roku v omezené míře a ve speciálně stanoveném režimu, současně probíhá oprava velínu a ovládací technologie plavebních komor.

Střední Labe

V Pardubicích probíhala stavba „Most na silnici I/36 přes Labe a slepé rameno“. Na začátku roku 2024 zde byla dokončena rekonstrukce Rosického železničního mostu. V rámci této stavby byla snesena původní konstrukce mostu a odstraněn původní pilíř. Konstrukce nového mostu splňuje příslušné požadavky na parametry vodní cesty stanovené předpisy o vnitrozemské plavbě a přínosem pro plavbu je skutečnost, že nový most nemá v korytě Labe umístěn žádný pilíř.

Na plavebních komorách Týnec nad Labem, Veletov, Kolín, Klavary, Velký Osek, Nymburk, Kostomlátky, Hradištko, Čelákovice, Kostelec nad Labem a Lobkovice se uskutečnily prohlídky a cyklické údržby včetně drobných oprav nikoliv v plánovaném termínu zastavení plavby, ale až po průchodu velkých vod v rámci opětovného uvádění komor do provozu.

Během roku probíhala v Kolíně na pravém břehu Labe výstavba vývaziště pro malá plavidla, která byla dokončena koncem roku.

Na plavební komoře Poděbrady proběhla prohlídka trvale zatopených konstrukcí plavební komory a cyklická plánovaná údržba včetně drobných oprav.

V ochranném přístavu v Nymburce byla zahájena výstavba stání pro malá plavidla, která má zároveň sloužit při běžném provozu i při zastavení plavby, a tím zvýšit lepší vybavenost vodní cesty.

Na plavební komoře Lysá nad Labem proběhla oprava stavitka včetně drobných oprav plavební komory.

Na plavební komoře Brandýs nad Labem proběhla oprava protikorozní ochrany horních vrat, opravy a drobné opravy plavební komory.

Během roku probíhala v Brandýse nad Labem na levém břehu Labe výstavba vývaziště pro malá plavidla.

Na plavební komoře Obříství byla v rámci plánované odstávky provedena oprava hydraulického válce poklopových vrat, prohlídky a drobné opravy.

Dále probíhalo průběžné odstraňování nánosů na vodní cestě za účelem zajištění příslušných plavebních hloubek.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Na vodním díle Dolní Beřkovice probíhala oprava hradícího uzávěru levého jezového pole. Po průchodu velkých vod v měsíci září došlo k poškození malé plavební komory, zejména dolních vrat a elektroinstalace na plavebních komorách. Z těchto důvodů probíhalo ovládání velké plavební komory po povodních ručně.

V průběhu roku 2024 bylo do provozu uvedeno veřejné vývaziště pro malá plavidla v Brné nad Labem.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Stěžejní stavbou v regulovaném úseku Labe byla v roce 2024 výstavba dočasné lávky v rámci stavby „Rekonstrukce silničního mostu E. Beneše v Ústí nad Labem“. Při druhé etapě stavby došlo k zastavení plavebního provozu ve dnech od 3. září 2024 do 6. září 2024, kdy v rámci stavebních prací došlo k vysouvání lávky přes plavební dráhu. Vysouvaná mostovka musela být v části plavební dráhy podepřena na pontonu z důvodu velkého rozpětí mezi pilíři.

V období po povodni v září 2024 vznikly na tomto úseku vodní cesty nánosy, které z dolního plavebního kanálu zdymadla Ústí nad Labem-Střekov a ze vjezdů do přístavních bazénů správce vodní cesty odstranil v nejkratším možném termí-

nu. Nánosy u okrajů plavební dráhy se správci vodní cesty odstranit nepodařilo, z tohoto důvodu zde platilo až do konce roku 2024 omezení ponorů pro poproudň sestavy delší než 110 m.

Morava včetně Baťova kanálu

V dubnu 2024 byla dokončena generální oprava plavební komory Spytihněv. Rekonstrukce plavební komory spočívala v komplexní opravě všech jejích částí včetně výměny vrat. Plavební komora byla doplněna o nové vyvazovací prvky, vyměněno bylo signalizační i plavební značení.

V roce 2024 pokračovaly stavební práce na akci „Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec“, která má být zcela dokončena v listopadu roku 2025. V rámci stavby se staví zejména nová plavební komora „Rohatec“ včetně horní a dolní plavební rejdry, probíhají práce na celkové opravě jezu Sudoměřice a úpravy vedoucí k rozšíření a splavnění Radějovky až po její ústí do řeky Moravy. Součástí uvedené stavby jsou i dva mosty křížící říčku Radějovku.

V říjnu 2024 zahájil správce vodní cesty zahájil generální opravu plavební komory Veselí nad Moravou, tato akce by měla být dokončena ještě před zahájením plavební sezóny 2025.

V měsíci březnu byly zahájeny stavební práce související s celkovou rekonstrukcí silničního mostu v Napajedlech, v ř. km 161,660 přičemž v rámci plánované akce dojde zejména k demolici stávající mostovky a její nahrazení novou železobetonovou konstrukcí při zachování stávajících mostních pilířů. Stavba má být dokončena na podzim roku 2025.

Na jaře roku 2024 byly zahájeny stavební práce související s výstavbou nového silničního mostu, který je součástí dálnice D55, a to v ř. km 163,000 v katastru obce Napajedla. Stavební práce i přes průchod velkých vod v září 2024 pokračují podle plánovaného harmonogramu a most má být dokončen podle plánu na podzim roku 2025.

Vodní cesty účelové

Na nádrži vodního díla Lipno 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 využity.

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

Na vodní cestě Labe v Hradci Králové proběhla rekonstrukce Pražského mostu.

V roce 2024 proběhly stavební práce spojené s modernizací a rekonstrukcí přehradní nádrže Baška, které by měly být dokončeny v roce 2025. V rámci této stavby by mělo být realizováno pravobřežní zavázání hráze, stabilizace abrazního břehu a zřízení nového železobetonového objektu s novou strojovnou spodních výpustí včetně ocelové lávky ke strojovně. Rekonstrukce bezpečnostního přelivu má následně umožnit bezpečné a spolehlivé převedení extrémních povodní a odolat účinkům až tisícileté povodňové vlny.

5. 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]	5160	716	1185
		dne	14. 8. 2002	27. 12. 2023	16. 8. 2002
	nejnižší	H [cm]	28	367	66
		dne	30. 9. 2019	5. 7. 2015	26. 6. 1934
Vodní stavy v roce 2024	nejvyšší	H [cm]	904	669	683
		dne	17. 9. 2024	18. 9. 2024	16. 9. 2024
	nejnižší	H [cm]	49	395	125
		dne	15. a 16. 4., 2 a 18. 8, 7. až 9. 10. 2024	26. a 27. 6. 2024	1., 7. až 9. 9. 2024
Měsíční průměry vodních stavů v roce 2024 [cm]	leden	1	393,6	466,6	405,3
	únor	2	242,0	509,4	400,8
	březen	3	114,1	420,0	241,6
	duben	4	61,0	404,4	176,8
	květen	5	89,2	399,3	176,1
	červen	6	150,8	398,7	207,1
	červenec	7	62,2	402,2	154,2
	srpen	8	54,2	402,3	144,4
	září	9	338,7	454,1	327,0
	říjen	10	218,5	409,6	263,4
	listopad	11	111,5	406,3	195,5
	prosinec	12	154,2	416,4	247,9
Roční průměry vodních stavů [cm]	2024		165,8	424,1	244,4
	2023		135,2	417,4	217,9
	2022		109,3	408,6	198,0
	2021		135,6	411,4	220,5
	2020		91,0	411,3	197,1

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

**) vodočet Kostelec n. 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 2024 [dny]												Celkem v roce [dny]		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2024	2023	2022
60 - 100													0	0	0
101 - 110													0	0	0
111 - 120													0	24	3
121 - 130								1	9				10	28	7
131 - 140					2		8	17					27	26	15
141 - 150					3	5	11	6	1				26	31	17
151 - 160				2	11	2	4	5	1				25	9	35
161 - 170				9	4	8	3	1					25	17	31
171 - 180				9	3	4	1	1			4		22	23	37
181 - 190			3	8			4		1		8		24	8	33
191 - 200			3	2							12	2	19	9	51
201 - 210			4			1					4	2	11	9	28
211 - 220			2		5	1				4	1	4	17	16	33
221 - 230			3		1	1				4	1	4	14	23	15
231 - 240			2		1	1				5		1	10	17	12
241 - 250										1		3	4	25	6
251 - 260			6		1					2		4	13	18	6
261 - 270			1			3			1	4		6	15	22	10
271 - 280			2										2	4	9
281 - 290			2							3		4	9	7	4
291 - 300	3	3	2						3	2			13	5	3
301 - 310	2	1				1				3		1	8	2	1
311 - 540	23	25	1			3			8	3			63	35	9
nad 540	3								6				9	5	0
Dny v měsíci- roce	31	29	31	30	31	30	31	31	30	31	30	31	366	365	365

Přerušení plavebního provozu na vltavské vodní cestě

Plavební komora (úsek vodní cesty)	Počet dnů přerušení plavby v měsíci roku 2024												Celkem v roce		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2024	2023	2022
České Vrbné									17	31			48	5	0
Hluboká n/Vlt.									17	31			48	5	0
VD Hněvkovice									17	31			48	30	58
PK Hněvkovice				4					17	31			52	16	28
Kořensko				4					22	31			57	136	115
Orlík									17				17	0	53
Kamýk n/Vlt.									17				17	0	0
Slapy									17				17	0	0
Štěchovice				12		2			17	18			49	0	0
Vrané n/Vlt.						2			17				19	0	0
Praha-Modřany	29		28	14		2			18	18	30	31	170	17	32
Praha-Smíchov	5								12				17	22	0
Praha-Štvanice	5								12				17	0	0
Praha-Podbaba	24					4			18	2	30	31	109	18	1
Roztoky	24				7	4		2	18	2			57	17	19
Dolánky	24					4		1	18	2			48	17	0
Miřejovice	24					4			18	2	30		78	17	0
Hořín	24					4	13		18	2	30		91	17	19

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 2024												Celkem v roce		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2024	2023	2022
Týnec n/L.	31	1							16				48	11	7
Veletov	31	1							16				48	11	57
Kolín	31	1							16				48	32	14
Klavary	31	1							16				48	32	12
Velký Osek	31	1							16				48	11	15
Poděbrady	31	1							19	22			73	11	7
Nymburk	31	1							16				48	39	7
Kostomlátky	31	1							16				48	11	12
Hradištko	31	1							16				48	39	78
Lysá n/L.	31	1							19	22			73	11	62
Čelákovice	31	1							16				48	11	57
Brandýs n/ L.	31	7							19	31	30	10	128	62	11
Kostelec n/L.	31	7							16				54	11	11
Lobkovice	31	7							16				54	13	57
Obříství	31	7							19	7			64	62	7
Dolní Beřkovice	18								16	7			41	9	0
Štětí	18								14				32	6	0
Roudnice n/L.	18								14				32	6	0
České Kopisty	18								14				32	6	0
Lovosice	18								8				26	7	0
Ústí n/L-Střekov	18								8				26	7	0
Ústí n/L-Hřensko	10								8				18	7	0
Oblast Hřensko	10								8				18	7	20

Plavební komory na Labi mají celoroční provoz.

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

	2015	2020	2022	2023	2024
Celkem*)	684	318	276	363	216
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty	1	56	0	0	0
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	2	0	0	0	0
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	602	227	233	257	124
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	0	0	0	0	0
Textilie a textilní výrobky; usně a výrobky z usně	0	0	0	0	0
Dřevo a dřevěné a korkové výrobky (kromě nábytku); proutěné a slaměné výrobky; buničina, papír a výrobky z papíru; tiskařské výrobky a nahraná média	0	0	0	0	0
Koks a rafinované ropné produkty	0	0	0	0	0
Chemické látky, přípravky, výrobky a umělá vlákna; pryžové a plastové výrobky; jaderné palivo	0	0	0	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	79	35	40	107	92
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	3	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)

	2015	2020	2022	2023	2024
Celkem*)	118	67	36	12	37
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty rybolovu	42	34	16	1	2
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	0	1	0	0	4
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	48	26	17	10	29
Jiné nekovové anorganické produkty	0	0	0	0	0
Obecné kovy; kovové konstrukce a kovodělné výrobky, kromě strojů a zařízení	18	5	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	9	1	3	2	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	0	0	0	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 jakéhokoli důvodu nelze identifikovat, a proto nemohou být zařazeny do skupin 01–16	0	0	0	0	0
Jiné věci jinde neuvedené	1	1	0	0	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)

	2015	2020	2022	2023	2024
Celkem*)	44	12	5	2	3
Produkty zemědělství, myslivosti a lesnictví; ryby a jiné produkty	21	0	0	0	0
Černé a hnědé uhlí (lignit); ropa a zemní plyn	0	0	0	1	0
Rudy kovů a produkty těžby a úpravy jiných nerostných surovin; rašelina; uran a thorium	7	7	3	1	1
Potravinářské výrobky, nápoje a tabák	1	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	9	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	6	3	1	0	2
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	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	1	0	0	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 jakéhokoli důvodu nelze identifikovat, a proto nemohou být zařazeny do skupin 01–16	0	0	0	0	0
Jiné věci jinde neuvedené	0	0	0	0	0

*) Pouze plavidla registrovaná v ČR.

Zdroj: resortní statistika MD

Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu v km

	2015	2020	2022	2023	2024
<i>Délka labsko-vltavské vodní cesty</i>	315,2	315,2	315,2	315,2	315,2
<i>v tom:</i>					
kanalizované vodní cesty	274,3	274,3	274,3	274,3	274,3
regulované vodní cesty	40,9	40,9	40,9	40,9	40,9
<i>Celková délka splavných vodních cest^{*)}</i>	720,2	720,2	726,2	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	681,6	681,6	687,6	687,6	687,6
<i>podle klasifikace vnitrozemských vodních cest</i>					
třída I až IV	572,3	572,3	578,3	578,3	578,3
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

Vnitrostátní nákladní doprava po vnitrozemských vodních cestách (pouze plavidly registrovanými v ČR)

	2015	2020	2022	2023	2024
<i>Přeprava věcí celkem (v tis. tun)</i>	684	318	276	363	216
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>					
0–50 km	517	168	42	137	102
50–150 km	167	150	233	226	115
<i>Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)</i>	25	14	18	17	10
<i>podle kategorií přepravní vzdálenosti</i>					
0–50 km	13	2	0	1	1
50–150 km	12	12	18	16	9

Zdroj: resortní statistika MD

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

	2015	2020	2022	2023	2024
<i>Přeprava zboží celkem (v tis. tun)</i>	1853	1384	1266	1220	980
<i>podle druhu přepravy</i>					
Vnitrostátní	684	318	276	363	216
Mezinárodní celkem	1170	1066	991	857	763
v tom: vývoz	118	67	36	12	37
dovoz	44	12	5	2	3
přeprava ve třetích zemích	537	430	456	412	264
kabotáž	470	557	493	430	480
<i>podle typu pohonu plavidel</i>					
Motorová	1115	1009	1021	921	734
Nemotorová	647	340	215	192	154
<i>Ostatní</i>	92	35	30	107	92
<i>Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)</i>	585	509	535	467	395
<i>podle druhu přepravy</i>					
Vnitrostátní	25	14	18	17	10
Mezinárodní celkem	560	495	517	450	386
v tom: vývoz	79	38	20	6	20
dovoz	28	8	3	2	3
přeprava ve třetích zemích	310	270	315	290	197
kabotáž	143	179	178	151	165
<i>podle typu pohonu plavidel</i>					
Motorová	479	410	423	360	312
Nemotorová	104	99	112	106	83
Ostatní	1	0	0	0	0

Zdroj: resortní statistika MD

Osobní lodě

	2010	2015	2020	2022	2023	2024
Počet celkem*)	64	78	87	88	86	92
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1974	31	40	45	47	43	47
1975–1999	19	21	20	20	21	20
2000–2019	14	17	22	21	22	23
2020 a mladší	---	---	0	0	0	2
Obsaditelnost celkem (os.)	11 051	10 547	12 082	11 663	12 879	13 051
<i>podle typu</i>						
s lůžky pro cestující	1	1	1	2	2	2
bez lůžek pro cestující	63	77	86	86	84	90
<i>podle zdroje</i>						
alternativní zdroj (LNG, elektřina, aj.)	5	5	8	10	10	11

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2024.

Zdroj: SPS

Motorové nákladní lodě

	2015	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Počet celkem</i>	30	38	30	27	24	25
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1974	22	28	21	18	15	15
1975–1999	8	10	9	9	9	10
2000–2019	0	0	0	0	0	0
2020 a mladší	0	0	0	0	0	0
<i>Registrovaná tonáž celkem (tis. t)</i>	31,41	39,44	31,83	30,06	26,63	29,15
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1974	22,07	28,04	21,60	18,50	15,07	16,43
1975–1999	9,34	11,41	10,23	11,56	11,56	12,72
2000–2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2020 a mladší	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>Výkon celkem (tis. kW)</i>	13,23	17,61	14,90	14,55	13,20	13,90
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1974	8,80	11,28	8,80	7,38	6,04	6,60
1975–1999	4,43	6,32	6,10	7,17	7,17	7,30
2000–2019	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2020 a mladší	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>podle typu</i>						
tlačit	1	1	1	1	1	1
vléci	0	0	0	0	0	0
tlačit a vléci	6	6	6	6	6	6

Zdroj: SPS

Vlečné a tlačné čluny

	2010	2015	2020	2022	2023	2024
<i>Počet celkem*)</i>	162	107	87	92	82	93
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1974	23	23	26	27	21	23
1975–1999	63	78	54	60	55	63
2000–2019	6	6	7	5	6	7
2020 a mladší	---	---	0	0	0	0
<i>Registrovaná tonáž celkem (tis. t)</i>	73,03	57,22	44,69	49,04	45,40	53,04
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1974	7,42	6,70	8,42	8,76	6,66	7,64
1975–1999	63,90	48,81	34,56	38,65	37,09	43,69
2000–2019	1,71	1,71	1,71	1,63	1,64	1,71
2020 a mladší	---	---	0	0	0	0

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2024.

Zdroj: SPS

Vlečné a tlačné remorkéry

	2010	2015	2020	2022	2023	2024
<i>Počet celkem*)</i>	84	78	64	63	62	64
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1974	19	22	16	14	16	17
1975–1999	61	51	43	43	40	41
2000–2019	4	5	5	5	4	4
2020 a mladší	---	---	0	1	2	2
<i>Výkon celkem (tis. kW)</i>	27,00	22,32	20,02	22,48	21,23	21,77
<i>podle roku konstrukce plavidla</i>						
do roku 1974	4,24	4,23	3,23	3,60	3,99	4,12
1975–1999	2,00	17,21	15,75	17,67	16,06	16,43
2000–2019	0,73	0,88	1,04	1,04	0,84	0,88
2020 a mladší	---	---	0	0,17	0,34	0,34

*) Plavidla s platným lodním osvědčením k 31. 12. 2024.

Zdroj: SPS

6. Plavební provoz

6.1 Dozor na plavební provoz

Kontrolní činnost

V roce 2024 byla kontrolní činnost všech poboček výrazně ovlivněna několika povodňovými událostmi, které měly zásadní dopad na provoz a bezpečnost plavby. Konkrétně se jednalo o povodňové stavy, které na Labi a Vltavě přetrvávaly z konce roku 2023 i začátkem ledna 2024, další zvýšení krátce nastalo ve dnech 12. až 13. února 2024, poté došlo k další povodňové epizodě na počátku června. Největší povodně nastaly v polovině září 2024, kdy po abnormálních srážkách došlo k zasažení vodních toků na téměř celém území České republiky kalamitními povodněmi. Během těchto období došlo k výraznému nárůstu průtoků a vodních stavů, což vedlo k zastavení plavby dle vyhlášky o pravidlech plavebního provozu. Státní plavební správa se v těchto krizových obdobích zaměřila na důkladný monitoring plavidel umístěných na vodních cestách před dosažením povodňových stavů a aktivně informovala plaveckou veřejnost, zejména provozovatele plavidel, o jejich povinnostech, které vyvstaly v důsledku zvýšených průtoků a vodních stavů, jež ohrožovaly jak bezpečnost, tak plynulost plavebního provozu.

V oblasti Prahy zahrnovala činnost zaměstnanců pražské pobočky i osobní asistenci a koordinaci plavebního provozu v rámci přesunu plavidel z pražských náplavek do ochranných přístavů. Během dalšího monitoringu vodních cest byli zjištěni ti provozovatelé plavidel, kteří svých povinností nedostáli, tj. neumístili plavidlo do přístavu s ochrannou funkcí nebo chráněného místa. Následně s nimi byla vedena přestupková řízení.

V územní působnosti pobočky Praha byla nejvyšší pozornost v letní plavební sezóně při dozoru nad bezpečností plavby věnována tradičně oblastem s nejintenzivnějším plavebním provozem, tedy přehradním nádržím na vltavské kaskádě, zejména nádržím vodních děl Slapy a Orlík. Na přehradní nádrži Slapy stejně jako v minulých letech dominoval provoz plavidel, která nepodléhají evidenci (paddleboardy, kánoe, pramice) a provoz plavidel z půjčoven. Pro rok 2024 bylo aplikováno opatření, již známé z předchozích let, tj. v období letních prázdnin došlo k umístění plavebního značení nařizujícího plavbu pouze ve výtlačném režimu tak, aby se snížilo riziko vzniku kolize plavidel se strojním pohonem s ostatními účastníky plavebního provozu v nejfrekventovanějším úseku nádrže. Ke snížení vzniku tohoto rizika bylo plavební značení umístěno konkrétně od hráze vodního díla Slapy (ř. km 91,80) po lokalitu Měřín – Hrdlička (ř. km 97,85) a od silničního mostu Živohošť (ř. km 100,51) za osadu Kobylníky (ř. km 106,00). Tato úprava plavebního provozu osazením uvedených signálních znaků byla realizována ke dni 15. června 2024 s účinností do 15. září 2024.

Nejčastějším řešeným přestupkem v územní působnosti pobočky Praha bylo v souvislosti s povodňovými událostmi v roce 2024 neumístění plavidla před dosažením vodního stavu, při kterém je zakázána plavba do přístavu s ochrannou funkcí nebo jiného chráněného místa. Dále se jednalo o přestupky jako provozování plavidla bez technické způsobilosti, vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby v místech osazených příslušným plavebním značením. Nežádá se o provoz plavidla, které nemělo vyznačeno poznávací znaky, vedení plavidla bez toho, aby vůdce plavidla byl držitelem průkazu způsobilosti k vedení plavidel a provoz vývaziště bez souhlasu Státní plavební správy. V menší míře pak byly zjištěny přestupky týkající se vlečení vodního lyžaře mimo prostor vyznačený pro tuto činnost, nezajištění vedení plavidla způsobilou osobou, vplutí s plavidlem do prostoru vyhrazeného pro

koupání, nezajištění dohledu nad plavidlem, nepředložení povinných lodních listin, nezachování přiměřené opatrnosti při plavbě, plavba s vyšším výkonem než 10 kW na ostatních vodních cestách a způsobení plavební nehody. Vedení plavidla pod vlivem alkoholu řešila pobočka Praha ve dvou případech.

Nadále pokračovala efektivní spolupráce pobočky Praha při hlídkové činnosti s poříčními odděleními Policie České republiky Slapy, Praha, Nymburk, místními odděleními Zvíkovské podhradí, Hluboká nad Vltavou, Lipno nad Vltavou a poříčním útvarem Městské Policie hl. m. Prahy. Tyto útvary zároveň provádí vlastní dozorovou činnost s tím, že Policie České republiky je oprávněna řešit řadu přestupků v blokovém řízení. Část zjištěných přestupků byla ze strany Policie České republiky a Městské policie hlavního města Prahy zdokumentována a následně předána Státní plavební správě, která je pak dále řešila ve správním řízení. V plavební sezóně byla opět uskutečněna rozsáhlá celorepubliková akce vyhlášená Ředitelstvím pořádkové Policie České republiky s názvem Bezpečně na vodě 2024. Při této akci již několikátou plavební sezónu probíhá úzká spolupráce zaměstnanců Státní plavební správy a Policie České republiky. Akce byla vyhlášena pro letní měsíce sezóny roku 2024 a byla zaměřena na komplexní kontrolu plavidel a jejich posádek, včetně důsledné kontroly, zda není posádka plavidla ovlivněna požitím alkoholu či jiných návykových látek.

Zaměstnanci pobočky Děčín provedli v roce 2024 celkem 142 kontrol plavebního provozu na vodních cestách v územní působnosti pobočky, z toho byly 53 kontroly provedeno mimo pracovní dny. Cca třetina kontrol byla provedena na vodních cestách účelových a polovina z nich mimopracovní dny. Z účelových vodních cest se jednalo především o kontroly na vodní ploše Velké Žernoseky, Rozkoš, Máchovo jezero a Předměřice nad Labem. V letní plavební sezóně od června do září pokračovala tradiční spolupráce se složkami Policie České republiky při společných kontrolách, v tomto roce zejména při akci „Bezpečně u vody 2024“. Tyto společné kontroly proběhly na Labi a na vodní ploše Velké Žernoseky ve spolupráci s poříčním oddělením Policie České republiky v Ústí nad Labem-Brná. Na vodních cestách Rozkoš, Máchovo jezero a Nechanice byly kontroly realizovány ve spolupráci s místně příslušnými obvodními odděleními Policie České republiky v České Skalici, Doksech a Chomutově. Kontroly na přehradních nádržích Jesenice a Skalka proběhly ve spolupráci se správcí těchto vodních cest.

V roce 2024 bylo oddělením plavebního dozoru pobočky Děčín zjištěno a projednáno 92 přestupky. Zjištěné přestupky nebyly závažného charakteru, 70 přestupků bylo možné s přestupci vyřešit na místě, z toho se jednalo o 39 příkazů (pokut) a v 31 případech stačilo k nápravě pouhé projednání (domluva), dále byly 22 přestupky řešeny v příkazním řízení. Nejčastějším přestupkem bylo nepředložení platného lodního osvědčení malého plavidla. Méně časté bylo zjištění drobných závad v označení plavidel poznávacími znaky nebo porušení pravidel ve vymezených vodních plochách pro vodní lyžování a akrobatické činnosti. Vedení plavidla pod vlivem alkoholu nebylo v územní působnosti pobočky Děčín v roce 2024 zjištěno. Zaměstnanci pobočky Děčín provedli 8 kontrol plnění povinnosti provozovatele nebo vůdce plavidla poskytovat mj. údaje o poloze plavidla do systému říčních informačních služeb, porušení této povinnosti nebylo zjištěno.

Pobočka Děčín zajišťovala v rámci výkonu dozoru na vodní cesty také činnost střediska Říčních informačních služeb (RIS), které má celostátní působnost. Středisko RIS bylo v provozu v době od 7:00 hodin do 19:00 hodin a poskytovalo nepřetržitý příjem i předávání plavebně provozních informací, včetně poskytování operativního servisu a součinnosti zaměstnancům Státní plavební správy i složek Integrovaného záchranného systému České republiky (IZS), během výkonu jejich kontrolní činnosti na vodních cestách. Nově je na středisku RIS používána webová aplikace CAS (Calamity abatement system), která slouží ke vzájemnému předává-

ní informací (např. požár v blízkosti vodního toku, „Muž přes palubu“) mezi operátorem střediska RIS a IZS. Pro informování široké veřejnosti lze využít mobilní aplikaci Lavdis mobile, která navazuje na webový portál RIS Lavdis a Geoportál Státní plavební správy a je určena pro uživatele vodních cest po celé České republice.

Pracovníci pobočky Přerov uskutečnili v plavební sezoně 2024 celkem 136 kontrol dozoru nad bezpečností plavebního provozu, zejména se jednalo o kontroly v pracovních dnech. Počet kontrol se v porovnání s plavební sezonou roku 2023 lehce snížil. Vliv na tuto skutečnost mělo personální oslabení na oddělení plavebního dozoru. Počet zkontrolovaných plavidel v této sezoně dosáhl celkového počtu 518 plavidel, a to zejména malých plavidel s vlastním strojním pohonem. Z daného počtu zkontrolovaných plavidel je patrná stále zvýšená intenzita rekreační plavby na vnitrozemských vodních cestách v územní působnosti pobočky Přerov i přes snížení celkového počtu provedených kontrol.

Přestupky, kterých se dopouštěli účastníci plavebního provozu, nejčastěji vůdci malých plavidel, v územní působnosti pobočky Přerov, korespondovaly s vývojem přestupků v předcházejících letech. Mezi opakující se zjištěné přestupky patřilo vedení plavidla bez platného průkazu způsobilosti, bez povinné výbavy na plavidle, provoz plavidel bez opatření poznávacími znaky nebo provozování vodního lyžování nebo obdobné činnosti za plavidlem mimo vymezenou vodní plochu. Vedení plavidla pod vlivem alkoholu bylo v územní působnosti pobočky Přerov řešeno v celkem čtyřech případech. Provozovatelé půjčoven malých plavidel, přístavišť či vývazíšť v územní působnosti pobočky Přerov, nejčastěji nerespektovali rozhodnutí Státní plavební správy ve věci provozování půjčoven malých plavidel a rovněž nerespektovali rozhodnutí Státní plavební správy ve věci provozování vývazíšť či přístavišť. Neustále se opakujícím přestupkem ze strany provozovatelů půjčoven malých plavidel bylo nevybavení plavidel půjčoven povinnými lodními listinami. V měsíci září 2024 bylo zjištěno větší množství přestupků spojených s porušením zákazu plavby při povodních v územní působnosti pobočky Přerov. Zjištěné přestupky vůdců plavidel a provozovatelů půjčoven malých plavidel a provozovatelů přístavišť a vývazíšť byly s přestupci řešeny v souladu se zákonnou úpravou nejprve na místě zákazem plavby, a následně v přestupkovém řízení.

Pobočka Přerov pokračovala také v roce 2024 v již zaběhnuté a osvědčené spolupráci s příslušnými útvary Policie České republiky, zejména s obvodním oddělením Těrlicko, dále se specializovanou pořádkovou jednotkou Frýdek-Místek, obvodním oddělením Hrotovice, Strážnice, Uherské Hradiště a Vranov nad Dyjí. Dalšími obvodními odděleními zapojenými do vzájemné spolupráce byla obvodní oddělení v Hodoníně, v Pohořelicích, v Mikulově, ve Veselí nad Moravou, v Bruntále, v Nošovicích a ve Vranově nad Dyjí, kde byla vzhledem k úpravě podmínek plavebního provozu opětovně nejvyšší intenzita spolupráce. Dále se uskutečnilo několik společných kontrol ve spolupráci s příslušníky Městské policie Brno na přehradní nádrži Brněnská.

Na pobočce Přerov pokračovala také zavedená spolupráce s členy rybářské stráže Moravského rybářského svazu a členy rybářské stráže Českého rybářského svazu při kontrolách, zejména při kontrolách plavebního provozu na přehradní nádrži Nové Mlýny I. a na přehradní nádrži Nové Mlýny III. s pracovníky Vodní záchranné služby Českého červeného kříže Nové Mlýny. Pobočka Přerov se také stejně jako v minulých letech významně podílela na zajištění bezpečnosti plavebního provozu při pořádání ohňostrojů Ignis Brunensis 2024 a show dronů, které proběhly na přehradní nádrži Brněnská.

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 nejúčinněj-

ším nástrojem nápravy, Státní plavební správa v rámci dozoru nad bezpečností plavby zadržovala lodní osvědčení plavidel, jejichž technický stav neodpovídá příslušným předpisům a ve vazbě na zákon 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 i druh sankce udělený přímo na místě.

Vltava – České Budějovice až Slapy

Nejintenzivnější provoz rekreačních plavidel a koncentrace rekreace na vodě byl soustředěn tradičně na nádrže vltavské kaskády. Intenzita rekreačního provozu potom výrazně kolísala v závislosti na počasí. Celkově se zde projevoval mírný nárůst počtu motorových lodí, vodních skútrů, jetsurfů a efoilů. Stejně jako v předchozím roce bylo v plavební sezóně roku 2024 osazeno plavební značení povolující plavbu pouze ve výtlaku v úseku od Lannovy loděnice až po areál vysokých škol, tj. v úseku vodní cesty, kde se zužuje šířka plavebního profilu vzduť vodního díla Hněvkovice, dále od dolního plavebního kanálu plavební komory vodního díla Hněvkovice až po Týn nad Vltavou.

V rámci své činnosti na výše uvedeném úseku vodní cesty Státní plavební správa v roce 2024 vykonávala dozor na plavbu převážně o prázdninových víkendech, docházelo zde nově ke spolupráci s místním oddělením Policie České republiky Hluboká nad Vltavou. Dozor byl prováděn převážně plavidlem správce vodního toku, plavidlem Policie České republiky a vodním skútrek Státní plavební správy, který byl v kontrolních dnech přivážen na vodní cestu. V plavební sezóně 2024 bylo obnoveno vymezení ploch pro bezpečné koupání, které byly opět aktivně užívány. Ve zdrži vodního díla Slapy to bylo 15 těchto ploch a ve zdrži vodního díla Orlík 9 ploch. Tradičně byl velmi intenzivní plavební dozor zejména o víkendech ve zdrži vodního díla Slapy, kde bylo, jak je již výše uvedeno, pro období letních prázdnin opětovně osazeno plavební značení nařizující plavbu pouze ve výtlakovém režimu. Zůstalo také v platnosti plavební značení, kterým se v úseku od říčního km 114,40 po říční km 115,35 v blízkosti kempu Cholín přikazuje plout při pravém břehu vodního toku. Toto opatření slouží zejména při protiproudění plavbě k navedení plavidel do průjezdního pole mostu za obloukem.

Vltava – Slapy až Mělník

Zvýšený provoz plavidel osobní lodní dopravy započal před velikonočními svátky a jako obvykle ještě zesílil v průběhu letních měsíců. Byl zaznamenán také zvýšený provoz plavidel hotelového typu MS Florentina, MS Elbe Princesse I a Elbe Princesse II. Poslední dvě uvedená plavidla plula v sezóně roku 2024 na pravidelné týdenní lince Praha – Slapy a Praha – Mělník.

Nadále jsou v Praze provozovány přívozy: Přívoz Sedlec – Zámky (linka P1 je provozována ze Sedlce na Zámky na severním okraji Prahy), přívoz Podbaba – Podhoří (přívoz P2 spojuje vltavské břehy mezi vyústěním Šárceckého údolí a Podhořím). Tato linka je atraktivní zejména pro spojení oblastí Prahy 6 a Troje pro rekreační i běžné denní cesty. Přívoz Lihovar – Dvorce (přívoz P3 se nachází na jihu města v oblasti zlíchovského lihovaru), nabízí atraktivní spojení oblastí Podolí a Zlíchova, a to včetně výhodných návazností linek pozemní dopravy v zastávkách Lihovar a Dvorce. Přívoz Dostihová – Belárie (přívoz P4 spojuje vltavské břehy pod modřanským jezem) nabízí rychlé spojení Velké Chuchle a oblasti na rozhraní Modřan a Hodkoviček. Přívoz Císařská louka – Kotevní – Výtoň (přívoz P5 spojuje severní cíp ostrova Císařská louka s oběma vltavskými břehy) nabízí spojení zejména pro výlety. Dále přívoz Nádraží Modřany – Lahovičky (přívoz

P6 v jižní části Prahy, která nabízí velmi málo možností spojení obou vltavských břehů), jenž poskytuje atraktivní rychlé spojení z osídleného modřanského břehu na mnohem přírodnější levý břeh a propojuje tak cyklotrasy A1 a A2. Uvedené přívozy jsou provozovány v rámci Pražské integrované dopravy. Přívozy P1 a P2 jsou provozovány celoročně, přívozy P3, P4, P5 a P6 od dubna do října.

Také v roce 2024 v oblasti Prahy platila opatření provedená v minulých letech, zejména se jednalo o plavbu ve výtlačku v úsecích mezi plavební komorou Praha-Štvanice po Barrandovský most, provedené osazením plavebního značení. Uvedené plavební značení je periodicky osazováno vždy na začátku plavební sezóny, konkrétně od 1. dubna a sejmuto na jejím konci, tedy 31. října. Dále platil zákaz provozu paddleboardů na území hl. m. Prahy v úseku od plavební komory Štvanice až po železniční most Na Výtoni. Toto opatření se velmi osvědčilo, a tak na základě dosavadních zkušeností bude nadále platit celoročně. Dohled nad jeho dodržováním přímo na vodní cestě v rámci svých možností a posloupnosti priorit prováděla Státní plavební správa ve spolupráci s poříčním útvarem Městské policie hlavního města Prahy a příslušným poříčním oddělením Policie České republiky. Nejvíce zjištěných přestupků spočívalo v neumístění plavidla před dosažením vodního stavu, při kterém je zakázána plavba, do přístavu s ochrannou funkcí nebo jiného chráněného místa, provoz plavidla, které nebylo technicky způsobilé, vedení plavidla mimo výtlačný režim plavby v místech osazených plavebním značením.

V roce 2024 se též konal mezi Karlovým mostem a Mánesovým mostem 16. ročník kulturní akce s názvem „Svatojánské Navalis“. Ve zdrži Šítkovského jezu se konal 111. ročník veslařských závodů „Primátorek“. Počet povolených veřejných akcí se oproti roku 2023 mírně zvýšil. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě byly vydány dvě výjimky pro vplutí do uzavřených plochy podjezí a nadjezí vodního díla Klecany a Modřanského jezu. V roce 2024 byla započata rozsáhlá rekonstrukce Šítkovského jezu. Vedle omezení plavby souvisejícím s výskytem povodňových stavů došlo v roce 2024 několikrát k omezení plavebního provozu v úseku od stavby Dvoreckého mostu až po jez Modřany. V rámci zajištění bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu byla zastavovaná plavba z důvodu převozu podpěrných konstrukcí pro stavbu Dvoreckého mostu. Dohled nad bezpečným průběhem všech přepravních akcí byl vždy koordinován ve spolupráci s pražským poříčním oddělením Policie České republiky a poříčním útvarem Městské policie hlavního města Prahy. V souvislosti se stavbou Dvoreckého mostu byl v místě stavby vyznačen průjezdní koridor pro plavbu.

Stejně 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.

Střední Labe

V porovnání s minulými lety setrvává na středolabské vodní cestě klesající trend objemu přepravy nákladů. Mezi náklady přepravované na středním Labi patří především stavební materiály, stavební suti, písky a štěrkopísky.

V plavební sezóně 2024 se opět uskutečnily oblíbené vyhlídkové plavby na osobní lodi Král Jiří. Trasa vedla převážně zdržemi vodních děl Nymburk a Poděbrady a dvouhodinové plavby si získaly velký zájem lázeňských hostů. V rámci XII. ročníku akce Lodě na Labi 2024 zavítala do oblasti středního Labe hotelová loď Florentina, která měla důležitou roli při organizaci této události. Loď zakotvila u přístaviště v Nymburce, kde sloužila jako zázemí pro jednotlivá vystoupení a doprovodné akce, které byly součástí programu.

Provoz rekreačních plavidel zůstává na stejné úrovni jako v roce 2023. Rekreační plavba zahrnuje zejména plavby plavidel z místních sportovních loděnic a půjčoven malých plavidel, které umožňují vedení plavidla bez nutnosti mít průkaz způsobilosti. Tyto aktivity jsou populární nejen mezi místními lidmi, ale i mezi turisty, kteří využívají možnost rekreačních plaveb na vodních cestách. V roce 2024 byl počet povolených akcí na sledované vodní cestě téměř shodný s předchozím rokem. Tyto akce, většinou sportovního charakteru, se konají především v letních měsících a přitahují širokou veřejnost, čímž podporují rozvoj cestovního ruchu v dané oblasti.

Mezi nejčastěji identifikované nedostatky vedoucí k porušení předpisů patřilo neprovedení včasného přemístění plavidel do přístavů s ochrannou funkcí nebo jiných chráněných míst před dosažením kritického vodního stavu, při němž je plavba zakázána. Tyto případy byly následně řešeny prostřednictvím správních řízení. Během opakovaných výskytů zvýšených průtoků v úseku středního Labe, již četnost uvedených nedostatků klesla. Celkově se počet zjištěných přestupků v této oblasti dlouhodobě drží na nízké úrovni. V rámci realizace a přípravy stavebních projektů na Středním Labi byly vydány dvě výjimky pro vplutí do podjezí a nadjezí vodních děl Dolní Beřkovice a Pardubice.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Situace z posledních let, kdy intenzita plavebního provozu velkých plavidel setrvala na nízké úrovni, se ani v roce 2024 nezměnila. Nákladní plavba v tomto úseku Labe byla opět realizována převážně ze štěrkovny v Nučnickách u Litoměřic do Prahy. Do kanalizovaného úseku Labe nepřišly ve směru z regulovaného úseku žádné zahraniční hotelové lodě. Plavební provoz nabral na intenzitě v letní rekreační sezóně díky malým plavidlům s vlastním pohonem, zejména ve zdržích vodních děl České Kopisty, Lovosice a Ústí nad Labem-Střekov, a na přilehlé vodní ploše Velké Žernoseky.

Pro povolení akce na sledované vodní cestě bylo vydáno 17 rozhodnutí.

V od 29. března 2024 do 3. listopadu 2024 byla v rámci tzv. Dopravy ústeckého kraje (DÚK) provozována linka lodní dopravy T91, kterou provozoval český dopravce, na trase mezi centrem Ústí nad Labem, Litoměřicemi a Roudnicí nad Labem, se zastávkami v přístavištích Ústí nad Labem-Vaňov, Dolní Zálezly, Libochovany, Velké Žernoseky, Pišťany, Lovosice, Nučnice a Libotenice. V rámci mimořádných plaveb z Ústí nad Labem do Mělníka pak plavidla zastavovala i v přístavištích Štětí a Mělník. Ve dnech, kdy vodní stav na řídicím vodočtu v Ústí nad Labem byl nižší než 170 cm, byla doprava cestujících v úseku mezi zastávkami Ústí nad Labem-centrum až Ústí nad Labem-Vaňov zajišťována náhradní autobusovou dopravou.

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební provoz plavidel s vlastním pohonem byl na srovnatelné úrovni s předchozími roky. V oblasti osobní dopravy byla na trase Ústí nad Labem-centrum až Bad Schandau provozována linka osobní dopravy T92 (DÚK), kterou provozoval stejný dopravce jako výše uvedenou linku T91 v kanalizovaném úseku Labe. Pravidelné plavby linky T92 byly s ohledem na riziko snížené splavnosti Labe mezi Ústím nad Labem a Děčínem v letních měsících naplánovány pouze na období od konce března do začátku června a od poloviny září do začátku listopadu. Pokud to umožňovaly vodní stavy, tak od poloviny června byla osobní doprava provozována v rámci speciálních plaveb i dále do Německa (Königstein, Kurort Rathen, Drážďany nebo Míšeň). V roce 2024 připlouvala do Děčína zahraniční hotelová plavidla Viking Astrild a Viking Beyla, která mají své konečné stanice na českém území na pravém břehu Labe v Děčíně pod zámek. Cestující z těchto plavidel pak od-

Kontroly plavebního provozu			
Vodní cesta	V pracovních dnech	Mimo pracovní dny	Celkem
Vltava – Č. Budějovice – Slapy	11	36	47
Vltava – Slapy – Mělník	24	3	27
Střední Labe	17	1	18
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	32	13	45
Dolní Labe – regulovaný úsek	27	12	39
Morava včetně Baťova kanálu	49	15	64
Účelové vodní cesty	84	42	126
Ostatní vodní cesty	12	2	14
Celkem	256	124	380

Přestupky v plavebním provozu						
Přestupce	Sankce					
	Počet přestupků	Domluva	Napomenutí	Blokové pokuty	Ostatní pokuty	Kč
Kapitán	6	2	1	0	2	3500
Kormidelník	0	0	0	0	0	0
Převozník	0	0	0	0	0	0
Strojmistr	0	0	0	0	0	0
Vůdce malého plavidla	176	26	3	105	19	229900
Ostatní	200	23	0	18	126	609700
Celkem	382	51	4	41	147	843100

Povolené veřejné akce	
Vodní cesta	Počet
Vltava – Č. Budějovice – Slapy	14
Vltava – Slapy – Mělník	88
Střední Labe	21
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	33
Dolní Labe – regulovaný úsek	6
Morava včetně Baťova kanálu	11
Účelové vodní cesty	236
Celkem	409

sud do Prahy pokračují autobusovou dopravou. V letních měsících byly zejména v úseku Děčín – Hřensko četné plavby malými plavidly bez vlastního pohonu, často z půjčoven plavidel. V celém regulovaném úseku se i zvyšuje provoz malými plavidly s vlastním strojním pohonem, zejména ve spojitosti s rybolovem.

Byla vydána čtyři rozhodnutí o povolení pořádat akci na sledované vodní cestě.

Morava včetně Baťova kanálu

Na řece Moravě včetně průplavu Otrokovice – Rohatec došlo v průběhu plavební sezóny 2024 k opětovnému nárůstu počtu účastníků plavebního provozu, což je způsobeno příznivými klimatickými podmínkami a neustálým zkvalitňováním servisních služeb poskytovatelů zázemí pro tento druh rekreace.

V rámci kontrol Státní plavební správy bylo také zjištěno nemalé množství provozování malých plavidel zejména s vlastním strojním pohonem nezařazených v půjčovnách malých plavidel, což dokazuje zvýšený zájem o tuto volnočasovou aktivitu ze strany široké plavební veřejnosti. Vyhodnocením těchto kontrol lze konstatovat, že ze strany plavební veřejnosti převládal zájem o zápůjčky malých plavidel s vlastním strojním pohonem na kratší dobu, než je jeden týden. Klienti půjčoven malých plavidel upřednostňovali půjčení v řádu dnů, nejvíce byly obsazeny tzv. prodloužené víkendy od čtvrtku do neděle.

Důležitost využití této vodní cesty z pohledu plavební veřejnosti, byl dán i množstvím provedených samostatných kontrol ze strany pracovníků pobočky Přerov, tak i množstvím kontrol při společném výkonu s Policií České republiky. Pokud se jednalo o zjištěné přestupky ze strany jak vůdců malých plavidel, tak i provozovatelů zejména půjčoven malých plavidel na této vodní cestě, tak docházelo zejména k nerespektování plavebního značení, k nevybavení malých plavidel povinnými lodními listinami či výstrojí, dále pak nebyla malá plavidla opatřena poznávacími znaky a poměrně často byl zjišťován nešvar v podobě vyvazování malých plavidel k břehovému porostu. Co se týká provozovatelů půjčoven malých plavidel či provozovatelů přístavišť a vývazišť, docházelo zejména k nerespektování v rozhodnutích plavebního úřadu. Díky dobré preventivní činnosti spojené s častou kontrolou ze strany pracovníků pobočky Přerov, bylo zjištěno požití alkoholu u vůdců plavidel pouze ve třech případech, je třeba dodat, že většina účastníků plavebního provozu byli rekreaanti zejména z České republiky a Slovenské republiky, a to ve velké míře rodiny s malými dětmi.

Účelové vodní cesty

Provoz na nádrži vodního díla Lipno I se oproti roku 2024 nezměnil. 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 je nádrž vodního díla Lipno bez napojení na průběžnou vodní cestu, je zde prakticky nulová migrace plavidel z anebo do této lokality. Jsou zde provozována plavidla rybářů, kteří se přemísťují v rámci lovišť, méně jsou plavidla se spalovacím motorem využívána pro ostatní rekreační plavbu. Státní plavební správa se vydáním a distribucí informačních letáků o podmínkách plavby na této nádrži snažila vcelku úspěšně omezit výskyt rekreačních plavidel s výkonem strojního pohonu nad 10 kW. Plavidla osobní lodní dopravy jsou využívána převážně pro okružní plavby na nádrži Lipno. Jejich počet se oproti roku 2023 nezměnil. Na nádrži vodního díla jsou provozovány převozní plavidla na trasách Frymburk – Frýdava (předměstí), Hrdoňov – Zámecký les, Dolní Vltavice – Kyselov, Horní Planá – Bližší Lhota. Na nádrži vodního díla Lipno I jsou rovněž hojně provozovány plachetnice, když převažuje provoz plavidel provozovatelů z Rakouska, Spolkové

republiky Německo, Nizozemí a Polsko. V roce 2024 nebyl počet povolených akcí vyšší než v roce minulém. Jednalo se převážně o jachtařské závody a jako v minulém roce přebíral koordinaci při pořádání závodů převážně Svaz jachtingu. Nejčastějším porušením plavebních předpisů byly nedostatky v technické způsobilosti malého plavidla. V několika případech byly provedeny společné kontroly plavebního dozoru s Policií České republiky na nádrži vodního díla Lipno I, a to konkrétně při plnění úkolů v rámci akce Bezpečně na vodě 2024, která proběhla v první polovině měsíce července.

Na nádrži vodního díla Hracholusky je intenzita plavebního provozu stále na velmi malé úrovni. Tato skutečnost je dána jak relativně malou rozlohou vodního díla, tak i omezením vyplývajícím ze zmiňované vyhlášky č. 46/2001 Sb. Na uvedené nádrži je nadále provozováno pouze jedno plavidlo osobní lodní dopravy. Plavidlo typu „maďarka“ s názvem Plzeň a kapacitou až 150 cestujících využívá hladinu přehradní nádrže po 20 km dlouhé plavební dráze se šesti zastávkami. Loď vyplouvá z přístaviště v autokempinku TRANSKEMP u hráze přehradní nádrže. Pravidelná přeprava byla zajišťována dle jízdního řádu od 1. května 2024 do 30. září 2024 a s ohledem na stav vodní hladiny. Mezi akcemi zde převažují 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 způsobilost 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. Nejvíce kontrol na účelových vodních cestách 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 kontroly intenzivního provozu na přehradní nádrži Rozkoš, na Máchově jezeře a na vodní ploše Předměřice nad Labem. V roce 2024 vydala pobočka Děčín celkem 102 rozhodnutí o povolení pořádat akci na účelové vodní cestě.

V Ústeckém kraji se dále konaly kontroly na vodních cestách s vymezenými vodními plochami pro vodní lyžování a plavbu ve zvláštním režimu, případně pouze pro vodní lyžování, tj. Matylda, Nechranice a Barbora.

V Karlovarském kraji byla na vodní cestě přehradní nádrž Jesenice provozována osobní doprava malým plavidlem z přístaviště Rybářská bašta.

V Libereckém kraji byl největší počet kontrol proveden na Máchově jezeře, kde bylo jako každoročně povoleno největší množství akcí na sledované účelové vodní cestě, zejména se jednalo o jachetní závody. Jako každý rok byla na Máchově jezeře provozována okružní plavba osobní dopravy, jedná se o jedinou veřejnou lodní dopravu na území Libereckého kraje. Na vodní cestě Stráž pod Ralskem byly provozovány tři vleky pro závěsné vodní lyžování, a je zde vymezená i vodní plocha pro vodní lyžování a jeho obdoby a současně i pro provoz a plavbu jetsurfů.

V Královéhradeckém kraji se nejčastěji jednalo o letní kontroly na přehradní nádrži Rozkoš a na vodní ploše Předměřice nad Labem u Hradce Králové. Na přehradní nádrži Rozkoš se kontroly soustředily na dodržování podmínek, za nich je možné vodní lyžování nebo zvláštní režimy plavby (wakesurfing apod.).

6.2 Plavební nehody

V roce 2024 se Státní plavební správa zabývala příčinami 11 nehod v plavebním provozu. Za rok 2024 došlo k poklesu nehodovosti na zhruba třetinu nehod evidovaných v roce 2020 a potvrdilo se opět, že počet evidovaných plavebních nehod má již od roku 2020 sestupnou tendenci. Jednalo se ve všech případech

o tzv. malé plavební nehody s pouze materiální škodou, kdy nedošlo k úmrtí ani k ublížení či k újmě na zdraví žádného z účastníků těchto nehod v plavebním provozu.

Z výše uvedeného celkového počtu 11 nehod v plavebním provozu se 9 nehod stalo v územní působnosti pobočky Praha. Z toho bylo zaznamenáno celkem 6 událostí na vodní cestě Vltava, dvě na přehradní nádrži Orlík a jedna na přehradní nádrži Slapy. V obvodu plavebních komor Praha-Smíchov došlo ke dvěma nehodám, v jednom případě se jednalo náraz tlačného remorkéru do dělící zdi v horní rejdě a v jednom případě došlo k nárazu osobní lodi do dolních vrat plavební komory. Dále byly na Vltavě evidovány dva případy potopení malého plavidla bez dozoru, jeden případ v přístavu Praha-Holešovice a jeden v přístavu Praha-Podolí, také jedna kolize osobní lodi s plovoucím zařízením, a jedna kolize pramice z půjčovny se sportovní čtyřveslicí. Na přehradní nádrži Orlík došlo k poškození stojící plachetnice neznámým pachatelem a k potopení motorové pramice se čtyřmi osobami vlnou od nezjištěného plavidla. Na přehradní nádrži Slapy došlo k potopení malého plavidla bez dohledu.

V územní působnosti pobočky Děčín nedošlo v roce 2024 k žádné plavební nehodě.

V územní působnosti pobočky Přerov byly řešeny příčiny dvou plavebních nehod, když jedna se stala na přehradní nádrži Nové Mlýny III., kde došlo ke kolizi převozního plavidla s vyvázanou plachetnicí, a druhá na Baťově kanálu, kde došlo ke kolizi osobní lodi a hausbótu při potkávání. Pracovníci pobočky Přerov v rámci mezi pobočkové výpomoci šetřili i příčiny potopení malého plavidla v přístavu Praha-Holešovice.

Všechny nehody, evidované Státní plavební správou v roce 2024 byly zaviněny fyzickou osobou, důvodem převážně bylo porušení plavebních předpisů či nesprávné vyhodnocení plavební situace vůdcem plavidla. Ve dvou případech se jednalo o neznámého či nezjištěného pachatele.

Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Jiná než malá plavidla	1	3	0	0	1	3
Malá plavidla	15	6	0	0	15	6
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	1	2	0	0	1	2
Celkem	17	11	0	0	17	11

Za období posledních 10 let, tj. v letech 2015 až 2024, bylo Státní plavební správě oznámeno 185 plavebních nehod, z toho 171 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 v období 2015 až 2024 se podílelo 124 malých a 61 jiných než malých plavidel. Malá plavidla vzájemně kolidovala v 71 případech a jiná než malá v pěti případech. Malé plavidlo kolidovalo s jiným než malým plavidlem v 28 případech a ve třech případech došlo ke střetu malého plavidla s plavcem.

Na dopravně významných vodních cestách došlo ke 126 plavebním nehodám, na účelových vodních cestách k 52 nehodám a na ostatních vodních cestách k 7 plavebním nehodám. Z toho došlo na Labi k 17 nehodám, na Vltavě od Třebe-

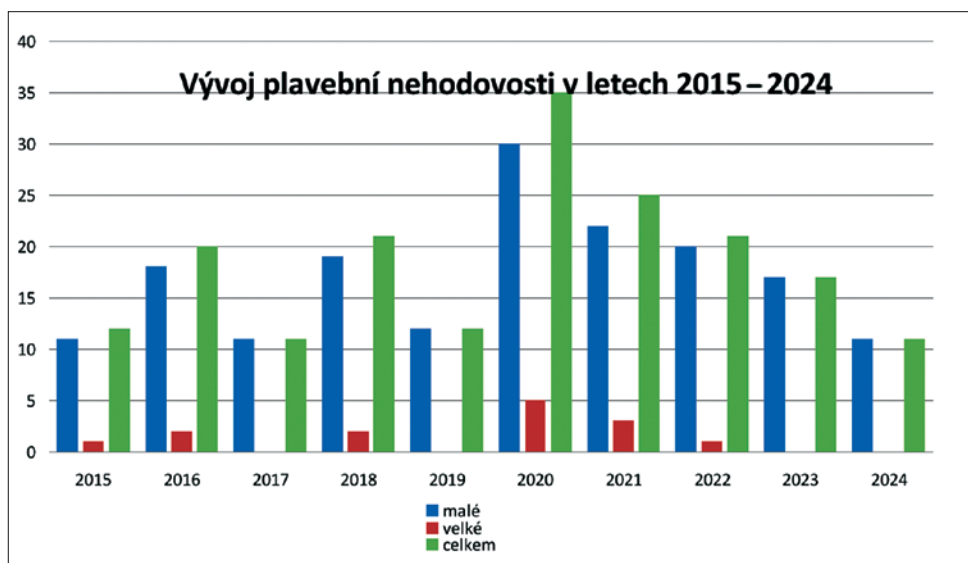
nic do Mělníku k 49 nehodám a na ostatních vodních cestách včetně přehradních nádrží a jiných vodních ploch k 119 plavebním nehodám.

Příčinou těchto nehod bylo ve 113 případech porušení pravidel plavebního provozu. V 72 případech se na vzniku plavební nehody 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.

Následkem plavebních nehod v tomto období byla ve 162 případech materiální škoda, v 15 případech došlo k ublížení na zdraví, ve dvou případech byl následkem nehody smrtelný úraz a v šesti případech utonutí.

Vývoj plavební nehodovosti za posledních 10 let, v poměru malé a velké plavební nehody, je znázorněn v následujícím grafu.

Podrobnější statistika plavební nehodovosti od roku 2000 je zveřejněna na webové stránce Státní plavební správy na adrese <https://sps.gov.cz/doz-pl/plavebni-prekazky-a-nehody>.



7. Plavidla

7.1 Plavidla jiná než malá plavidla

Žádosti o schválení technické způsobilosti nebo ověření technické způsobilosti plavidel, ke kterým jsou dodány veškeré potřebné podklady, jsou vyřizovány v zákonem stanovených lhůtách, obvykle do několika dnů. Pokud jsou žádosti o schválení technické způsobilosti nebo ověření technické způsobilosti žadatelem podávány před vlastní prohlídkou v době, kdy ještě není stanoven přesný termín prohlídky pověřenou osobou, může se tím doba jejich vyřízení prodloužit.

Situace u velkých plavidel v kategorii nákladních plavidel se již mnoho let nemění. Oblast přepravy nákladů trpí nedostatkem zakázek na realizaci přeprav. Většina přeprav je realizována v segmentu sypkých materiálů pro potřeby stavební výroby do dvou betonáren v oblasti Prahy. Nedostatek přeprav a malé vytižení stávajícího lodního parku pak generuje nedostatečný objem prostředků nutných k udržení plavidel v provozu. Z těchto důvodů provozovatelé svá plavidla odstavili z pravidelného provozu a u řady nákladních plavidel proto oddalují pravidelnou technickou prohlídku. Státní plavební správa pro tato plavidla opakovaně vystavuje na základě základní prohlídky plavidla a zhodnocení jeho technického stavu povolení k umístění plavidla na vodní cestě. Běžně ale dochází i k likvidaci plavidel sešrotováním. Jen zcela výjimečně je přístupováno k rozsáhlejší opravě nebo modernizaci.

Lepší stav je v oblasti osobních plavidel. Osobní plavidla, zejména v pražské aglomeraci jsou provozována celoročně a co do objemu realizovaných přeprav se dostávají zpět na úroveň před pandemií nemoci Covid 19. Stabilizovaná, co do objemu přeprav je i situace u sezónní osobní lodní dopravy realizované na přehradních nádržích vltavské kaskády, na středním Labi, ale také například v Lednicko-valtickém areálu nebo na Baťově kanále. U většiny provozovaných osobních lodí je díky trvale generovanému zisku prováděna pravidelná údržba a probíhá u nich pravidelné obnovování platnosti lodního osvědčení. Obdobné je to i u sezónně provozovaných plavidel. Nejčastější závady, zjištěné při pravidelných technických prohlídkách plavidel, jsou opotřebený trup, snížená tloušťka obšívky a její deformace. Provedená remotorizace pohonných jednotek u osobních plavidel v rámci Prahy pak znamenala vymizení závad na pohonných jednotkách. Průběžně dochází k remotorizaci u pomocných motorů osobních plavidel.

V roce 2024 odborné komise k ověřování technické způsobilosti plavidel svoji činnost vykonávaly standardním způsobem. Vyskytlo se několik případů zkrácení lhůty platnosti osvědčení plavidla z důvodů odložení prohlídky plavidla na suchu. v této souvislosti je nutné upozornit na nedostatek lodních výtahů a doků, které umožňují pravidelné, předepsané prohlídky trupu plavidla na suchu.

V průběhu roku 2024 zanikla jedna z právnických osob pověřených prováděním technických prohlídek plavidel (dle § 10 odst. 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů). V České republice jsou tak dva subjekty, na které se mohou obracet vlastníci a provozovatelé s požadavky na prověření technického stavu jejich plavidel.

Objem podaných žádostí o vydání povolení k umístění plavidla na vodní cestě byl srovnatelný s předchozím rokem. Pobočkami Státní plavební správy bylo vystaveno celkem 63 povolení k umístění plavidla na vodní cestě. V řadě případů se jednalo o opakované povolení k umístění provozovateli odstavených plavidel v přístavech. Jedním z důvodů může být nedostatek poptávky po přepravách

na území České republiky a v dalších případech pak oddálení pravidelné technické prohlídky plavidel z ekonomických důvodů.

V roce 2024 bylo vystaveno celkem 45 povolení pro zvláštní přepravu dle § 29g zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. Z celkového počtu vydaných povolení nebylo vydáno žádné pro přepravu nově vyrobeného lodního trupu (casca).

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.

V době plavební sezóny pokračovala spolupráce pracovníků oddělení plavebních dokladů při kontrolní činnosti prováděné oddělením dozoru se zaměřením na kontrolu technického stavu plavidel v provozu. Nejčastěji byla kontrolována rekreační plavidla a plovoucí zařízení.

S ohledem na 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.

Vydaná osvědčení o vlastnictví plavidla	
Osvědčení o příslušnosti k plavbě na Rýně	19
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	149	9	31	50
Osvědčení plovoucího zařízení		48	52	
Povolení zvláštní přepravy		73	X	X
Cejchovní průkaz	9	2	4	8
Celkem	158	132	87	58

6.2 Malá plavidla

Útvary dokladů plavidel průběžně během celého roku 2024 zpracovávaly požadavky veřejnosti. Byly prováděny pravidelné technické prohlídky malých plavidel, technické prohlídky plavidel před jejich zápisem do rejstříku malých plavidel (nových a použitých, jak zakoupených v České republice, tak dovezených ze zahraničí), vy-

řizování žádostí o provedení zápisu změny v rejstříku malých plavidel (např. změna vlastníka, změna motoru nebo účelu apod.), výpisy a výmazy z rejstříku malých plavidel, schvalování technických dokumentací pro vlastní stavbu plavidel, vystavení povolení umístění plavidla na vodní cestě, povolení zvláštní přepravy a prozatímních osvědčení plavidel. Kromě vyřizování konkrétních žádostí byly pracovníky oddělení plavecké veřejnosti ve značné míře poskytovány odpovědi na dotazy, jak telefonické, tak i dotazy zaslané elektronickou poštou.

Pokud to bylo z organizačních a personálních důvodů možné, žádosti byly vyřizovány v průběhu několika dnů, zcela výjimečně do 30 dní od podání žádosti. V několika případech muselo být řízení o žádosti přerušeno, dokonce i zastaveno pro nesplnění podmínek ze strany žadatele. V takových případech se řízení protahuje z důvodu běžících uložených nebo legislativně daných lhůt.

Výjimkou byly žádosti, které byly podány elektronicky prostřednictvím Portálu dopravy a prostřednictvím online systému Státní plavební správy. V těchto případech žadatelé podávali své žádosti o provedení pravidelné technické prohlídky plavidla i v několikaměsíčním předstihu před požadovaným termínem prohlídky. Žádosti podané mimo plavební sezónu v zimních měsících, kdy poptávka veřejnosti po provádění zápisů plavidel do rejstříku malých plavidel a provedení pravidelné technické prohlídky je nižší, byly z důvodu hospodárnosti vyřizovány průběžně, pokud se v daných lokalitách sešlo více žádostí. V roce 2024 se opakovaně podařilo ve spolupráci s prodejci plavidel a provozovateli servisních středisek pro malá plavidla realizovat hromadné technické prohlídky v jejich provozovnách v jarních měsících, což uvolnilo kapacitu pro širokou veřejnost v hlavní plavební sezóně.

Tradičně jsou technické prohlídky malých plavidel prováděny v sídlech poboček, na služebné Státní plavební správy ve veřejném přístavu Hluboká nad Vltavou a dále i mimo sídla poboček, na zveřejněných lokalitách a místech. Mimo tato místa byly technické prohlídky prováděny operativně, podle objemu shromážděných požadavků. Nadále pokračuje praxe provádění evidenčních prohlídek nových vodních skútrů u dovozců, v době před jejich vlastním prodejem zákazníkovi. Na celý rok naplánované výjezdy na technické prohlídky do na počátku roku zveřejněných lokalit probíhaly již od března. Při výjezdech na technické prohlídky byly využívány jak služební automobily, tak na vodních dílech služební plavidla. Výjezdová skupina je vždy soběstačná v zajištění potřebné techniky jako jsou přenosné počítače, prostředky internetového připojení i mobilního spojení, tiskárny. Vše je k dispozici ve vozidle, resp. plavidle použitém k přepravě. Pracovníci mají k dispozici online propojení s informačním systémem plavebního úřadu a jsou schopni na místě prodlužovat platnost lodních osvědčení, případně tisknout nové doklady. To dokládá proklentský přístup úřadu s pozitivní reakcí ze strany veřejnosti.

V převážné většině případů nebylo potřeba s provozovateli řešit nepřipravenost plavidel k technické prohlídce. Drobné nedostatky byly vyřešeny na místě, větší opakovanou kontrolou jejich odstranění. Dobrý technický stav malých plavidel se dlouhodobě nemění, pouze v ojedinělých případech bylo plavidlo při technické prohlídce shledáno technicky nezpůsobilým. Jednalo se o plavidla, jejichž vlastníci se z různých důvodů o svá plavidla dlouhodobě nestarali a plavidlo byla ve velmi špatném technickém stavu (například nadměrná koroze ocelového trupu plavidla, zatékání do trupu plavidla nástavbou plavidla apod.). V řádu jednotek byly zjištěny úpravy konstrukce obytných plavidel. Neschválené úpravy, kde je bez předchozího schválení výrazně zvýšena výška plavidla, mohou výrazným způsobem ohrozit bezpečnost provozu plavidla z hlediska jeho stability. Tyto závady byly zjištěny pouze u obytných plavidel.

Mezi pravidelně se opakující závady zjištěné při technických prohlídkách patří neúplná povinná výstroj plavidla a na plavidle instalované, ale neschválené vy-

hrazené technické zařízení. Zvláštní důraz byl při technických prohlídkách kladen na výstroj plavidla, kdy se jedná o bezpečnost výstroje, jako např. hasicí přístroj, automatické hasicí zařízení apod. Obdobně docházelo ke zjištění neoprávněně instalovaných vyhrazených zařízení, kdy zvláště u plynových zařízení se jedná o vysoké bezpečnostní riziko. Mírné zlepšení bylo možné pozorovat v závadách spočívajících ve vyústění odpadních vod z plavidla do vodního toku. Trvalou a často se opakující závadou u obytných plavidel – hausbótů – je nezajištění přístupu do nádních prostor plavidla pro kontrolu jeho technického stavu a případnou údržbu. Zjištěné nedostatky byly řešeny opakovanou technickou prohlídkou po odstranění zjištěných závad, případně formou správních řízení.

Objem počtu žádostí v roce 2024 oproti roku předchozímu mírně klesl, v případě žádostí o provedení zápisu plavidla do rejstříku byl tento pokles mírnější, výraznější byl pokles počtu u žádostí o provedení pravidelných technických prohlídek. V prvním případě lze zřejmě hovořit o vyšší obezřetnosti při utrácení peněz v souvislosti s inflačními tendencemi uplynulých období, ve druhém případě jde zjevně o vliv legislativních změn, kdy se prosloužily lhůty pro provedení pravidelné prohlídky a tento efekt se postupně projevuje i v počtu žádostí o ně.

Počet vydaných prozatímních osvědčení je obdobný jako v předešlých letech. Ve většině případů se jedná o situaci, kdy je plavidlo nově zapsáno do rejstříku malých plavidel, při technické prohlídce nebyly zjištěny závady, které by bránily bezpečnému provozu plavidla, a vlastník chce s plavidlem plout bezprostředně po provedené technické prohlídce.

V roce 2024 proběhlo několik technických prohlídek a zkušebních plaveb u malých plavidel, která jsou provozovateli určena pro provoz v půjčovně malých plavidel. Lze konstatovat, že v případě plavidel určených pro provoz v půjčovně zájem provozovatelů o schválení těchto plavidel v průběhu let neklesá. V největší míře se jedná o plavidla bez vlastního strojního pohonu a jen v řádu jednotek o plavidla s vlastním strojním pohonem.

V několika případech byla také v roce 2024 podána žádost o schválení malého plavidla pro provozování vodní dopravy pro cizí potřebu.

V roce 2024, v hlavní rekreační sezóně, se zaměstnanci oddělení dokladů plavidel zúčastnili kontrol v rámci dozoru nad plavebním provozem. Současně tak při kontrolní činnosti zaměřené na bezpečnost plavebního provozu proběhl i dohled na technickou způsobilost plavidel.

V oblasti schvalování dokumentací pro stavbu plavidel byly, stejně jako v předešlých letech, předkládány ke schválení převážně dokumentace ke stavbě malých plavidel s vlastním strojním pohonem a malých plovoucích zařízení. U samovýrobců plavidel, kteří si zpracovávají dokumentace sami, se nedostatky v dokumentacích v průběhu let nemění. V předkládaných dokumentech se vyskytuje řada jak formálních, tak i zásadních konstrukčních nedostatků. 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. Dokumentace předkládané odborně způsobilými osobami byly až na výjimky předkládány kompletní, se všemi požadovanými údaji.

Schvalování dokumentací plavidel	
Počet vydaných Průkazů způsobilosti typu	1
Počet vydaných Osvědčení o schválení technické dokumentace	18

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	2017	103	283	648
Mezinárodní osvědčení pro rekreační plavidlo		778	577	116
Celkem	2017	881	860	764

7.3 Plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel

U zápisu do rejstříku již mnoho let výrazně převládají nově zapisovaná malá rekreační plavidla nad všemi ostatními plavidly. Stagnace nákladní lodní dopravy a omezená splavnost některých vodních cest v České republice má vliv na zanedbatelný počet nově zapsaných velkých plavidel.

V roce 2024 bylo na pobočkách Státní plavební správy zapsáno do plavebního rejstříku celkem 55 nových plavidel a plovoucích zařízení.

U velkých plavidel byly zapsány do plavebního rejstříku dvě osobní lodě, jedna motorová nákladní loď a šest plovoucích strojů. Nově zapsaných plovoucích zařízení do plavebního rejstříku bylo celkem 46.

V roce 2024 bylo do rejstříku malých plavidel zapsáno 871 malých plavidel, což je oproti roku 2023 pokles o 92 malých plavidel. S ohledem na skutečnost, že bylo vymazáno také o 53 malých plavidel více než v předchozím roce, došlo opět ke zpomalení nárůstu počtu evidovaných malých plavidel.

Nová malá plavidla, nově zapisovaná do rejstříku malých plavidel, jsou vyrobena převážně v zahraničí. Většina plavidel pochází od výrobců ze členských států EU, další pak ze severoamerického kontinentu, Ukrajiny, Číny a dalších zemí. Zvyšuje se podíl malých plavidel vyrobených v Polsku. Menší zastoupení na trhu mají plavidla českých výrobců a vlastní stavby plavidel podle úřadem schválené technické dokumentace. U českých výrobců převládají otevřená plavidla a obytná plavidla tzv. hausbóty. Rozměry hausbótů se v minulých letech výrazně zvětšily a dnešním standardem jsou plavidla s délkou přes 10 metrů. Většina prodeje nových plavidel se realizuje přes české dovozce a prodejce.

Trvale se zvyšuje počet individuálně dovezených malých plavidel zvláště z Číny, Ukrajiny a pobaltských republik. Žadatelé, kteří kupují plavidla, převážně gumotextilní, prostřednictvím e-shopů z Číny, narážejí na problém s výrobcem plavidla nedodaným prohlášením o shodě, které je vyžadováno při technické prohlídce plavidla před zápisem plavidla do rejstříku. Poměr malých plavidel s vlastním pohonem a malých plavidel bez vlastního pohonu se v průběhu let nemění, převládají plavidla s vlastním pohonem.

Největší podíl u nových plavidel tvoří gumotextilní plavidla s přívěsným motorem vyrobená v Číně, případně vyrobená v Číně pro českého výrobce, na Ukrajině nebo v Lotyšsku. Další část nových plavidel tvoří laminátová nebo hliníková plavidla a vodní skútry (jejichž podíl ale pozvolna klesá) a také jetsurfy. Nejmenší položkou jsou plavidla vlastní stavby postavená podle schválené technické dokumentace. Podíl plachetnic tvoří dlouhodobě jen něco kolem 5 %.

Mírně se snížil zájem u nových zápisů do rejstříku malých plavidel v případě dovozů starších použitých malých plavidel ze zahraničí. Zde se jedná jak o dovozy individuální, tak i prostřednictvím prostředníků, kteří hromadně dovážejí plavidla do České republiky. Dovozy starších plavidel jak s vlastním pohonem, tak i plachetnic se realizují především z Nizozemí, Spolkové republiky Německa, Švýcarska, Itálie, Španělska, Velké Británie a Polska. Technický stav těchto starších plavidel byl, i přes jejich většinou vysoké stáří (zpravidla více než 30 let), většinou vcelku uspokojivý.

Plavidla zapsaná a vymazaná v plavebním rejstříku v roce 2024		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	35	7
Děčín	6	7
Přerov	14	1
Celkem	55	15

Plavidla zapsaná a vymazaná v rejstříku malých plavidel v roce 2024		
	Zapsaná	Vymazaná
Praha	600	127
Děčín	91	22
Přerov	180	52
Celkem	871	201

Plavidla evidovaná v plavebním rejstříku k 31. 12. 2024				
Druh plavidla	Počet *)	Výkon [kW]	Nosnost [t]	Obsaditelnost [os]
Osobní lodě	109	16488	X	15132
Motorové nákladní lodě	47	22740	51179	X
Remorkéry	95	30316	517	X
Vlečné čluny **)	7	X	2036	X
Tlačné čluny	161	X	71910	X
Převozní lodě	69	1089	333	2288
Speciální lodě	22	2284	2102	230
Plovoucí stroje	92	1574	1106	X
Plovoucí zařízení	1047	X	12909	21247
Celkem	1649	74491	142092	38897

*)Plavidla bez ohledu na platnost lodního osvědčení.

**)Včetně vlečno-tlačných člunů.

Plavidla evidovaná v rejstříku malých plavidel k 31. 12. 2024	
Druh malého plavidla	Počet *)
Malá plavidla s vlastním pohonem	17064
Plachetnice	3330
Malá plavidla bez vlastního pohonu	691
Vodní skútry	1289
Převozní lodě	11
Celkem	22385

*) Plavidla bez ohledu na platnost lodního osvědčení.

Státní plavební správa v případě pochybností u předkládaných dokladů a listin úzce spolupracuje jak s oprávněnými úřady evropských států, tak i s dovozci plavidel motorů do České republiky.

Typickou komplikací při dovozu staršího plavidla bývá absence osvědčení určených technických zařízení, pokud jsou na plavidle provedeny rozvody silno-proudé elektřiny nebo i plynu. Takové plavidlo je zapsáno do rejstříku až po doložení potřebného osvědčení anebo po odstranění uvedených rozvodů z plavidla. Také se stává, že plavidlo používané při plavbě na moři má odpady užitkové vody vyústěny za lodní bok. Takové řešení je u nás nepřípustné, žadatel musí plavidlo vybavit odpadní nádrží.

8. Zkoušky způsobilosti členů posádek Plavidel

8.1. Zkoušky způsobilosti členů posádek plavidel jiných než malých

Zkoušky způsobilosti pro udělení plného oprávnění člena posádky plavidla, které je dokládáno platným osvědčením Evropské unie o kvalifikaci člena posádky, a pro udělení zúženého oprávnění člena posádky plavidla, které je dokládáno platným průkazem způsobilosti České republiky člena posádky plavidla, proběhly na jednotlivých pobočkách plavebního úřadu v předem stanovených termínech, vyhlášených prostřednictvím samostatných Informací Státní plavební správy.

Zkoušky způsobilosti probíhaly v průběhu celého roku 2024 na základě transpoziční novely zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, která nabyla účinnosti 1. března 2023 a prováděcí vyhlášky č. 48/2023 Sb., o vymezení činností vykonávaných členy posádky plavidla a ověřování způsobilosti k vedení plavidel. Uvedené předpisy přinesly do oblasti dokladů osob zásadní změny.

Zkoušky pro získání plného oprávnění vůdců plavidel EU probíhaly na pobočce Praha ve třech dvoudenních termínech, na pobočce Děčín ve čtyřech dvoudenních termínech. Termíny byly rozděleny do dvou dnů z důvodu vysoké časové náročnosti jednotlivých částí zkoušky. Písemná a ústní část zkoušek probíhala v sídle poboček, ověření praktických dovedností probíhalo na osobní lodi na Vltavě s využitím plavební komory Praha-Štvanice. Naplánovaný termín praktické části zkoušky v září, musel být z důvodu povodňových stavů na Vltavě zrušen. Vysoká náročnost nově koncipované zkoušky se projevila ve snížené úspěšnosti uchazečů. Na zkoušky se hlásí a následně je absolvují také držitelé slovenských plaveckých služebních knížek EU.

Zkoušky pro získání zúženého oprávnění vůdce plavidla ČR proběhly v rámci pobočky Praha ve dvou termínech, když k praktické části zkoušky ani v jednom případě nedošlo. Pobočka Děčín organizovala dva termíny praktických zkoušek pro získání zúženého oprávnění vůdce plavidla Máchově jezeře v Doksech a na Vltavě v Praze. Dále šlo ve dvou případech o zkoušky získání způsobilosti vůdce ČR na plavidle bez vlastního strojního pohonu na Labi ve Velkém Březně a na Kamenici v Divoké soutěsce. O zkoušky vůdců plavidel ČR pro neomezený výkon motoru byl na pobočce Přerov projeven velký zájem plaveckou veřejností, ale z důvodu náročného vykonání praktické zkoušky, se nakonec uchazeči na zkoušku zapsali v malém počtu. Praktická zkouška se tak konala pouze jedna, a to na přehradní nádrži Nové Mlýny I. Naopak zkouška pro získání způsobilosti vůdce ČR s omezením výkonu motoru do 4 kW, organizovaná pobočkou Přerov, je přijímána pozitivně a průběh jejího vykonání probíhá bez problému. Jedná se o plavby v Punkevní jeskyni.

Zkoušky pro získání plného i zúženého oprávnění člena posádky plavidla – lodník, proběhly na jednotlivých pobočkách ve stanovených termínech, zájem ze strany žadatelů byl značný.

Pobočky Praha a Děčín organizovaly také zkoušky k získání zvláštního oprávnění k výkonu funkce vůdce plavidla plujícího pomocí radaru. Plavidla, na nichž byly tyto praktické zkoušky vykonávány, byla zároveň jejich provozovateli poskytována zájemcům na zaškolení. Nutno konstatovat, že absolvování tohoto školení není podmínkou přijetí uchazeče ke zkoušce. Naplánované dva termíny zkoušek v květnu, musely být z důvodu poruchy radaru plavidla zrušeny. Tři termíny zkoušek se podařilo uskutečnit.

Zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek plavidel						
Oprávnění	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé	Celkem vydáno oprávnění v roce 2024	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů oprávnění k 31. 12. 2024
Osvědčení Evropské unie o kvalifikaci						
Vůdce plavidla EU	15	84	15	279	264	626
Kormidelník EU	x	x	x	138	138	272
Kvalifikovaný lodník EU	x	x	X	35	35	73
Lodník EU	10	43	29	99	70	218
Pomocný lodník EU	x	x	x	140	140	221
Plavčík EU	x	x	x	40	40	74
Průkaz způsobilosti České republiky						
Vůdce plavidla ČR bez omezení výkonu motoru	8	21	9	16	7	29
Vůdce plavidla ČR bez vlastního strojního pohonu nebo do 4 kW výkonu motoru	3	9	8	10	2	23
Kormidelník ČR	x	x	x	1	1	1
Lodník ČR	8	26	25	27	0	59
Pomocný lodník ČR	x	x	x	65	65	157
Plavčík ČR	x	x	x	0	0	0
Zvláštní oprávnění vůdce plavidla						
Zvláštní oprávnění k vedení plavidla pomocí radaru	8	53	27	131	114	295
Zvláštní oprávnění k vedení tlačné sestavy s plochou alespoň 7000 m ²	x	x	x	0	0	0
Zvláštní oprávnění k plavbě v úsecích se zvláštními riziky	4	0	0	0	0	0

V průběhu roku byly žadatelům vydávány plavecké služební knížky EU a plavecké služební knížky ČR. Větší zájem ze strany žadatelů byl o plavecké knížky EU, z důvodu jejich možného širšího využití na evropských vodních cestách.

Počet žádostí o vydání plaveckých služebních knížek EU zůstává srovnatelný s předchozím rokem. Velký objem administrativní činnosti nadále souvisel

s ověřováním praxe v plaveckých služebních knížkách, které žadatelé předkládají k potvrzení své praxe na plavidlech. Do nově vydávaných plaveckých služebních knížek byla zaznamenávána také nově udělená oprávnění na základě splnění zákonem požadovaných podmínek. Udělená evropská oprávnění členů posádek jsou souběžně zaznamenávána do evropské databáze odborných kvalifikací (ECDB).

Na základě přechodných ustanovení transpoziční novely z listopadu 2022 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, pokračovala výměna platných průkazů vůdců a členů posádek plavidel. O tyto výměny byl ze strany držitelů původních oprávnění zájem.

Počet držitelů platných oprávnění způsobilostí získaných do 28. 2. 2023	
Lodník	3010
Kapitán B	869
Kapitán C	451
Strojmistr	341
Převozník	30
Způsobilostk vedeníplavidla plujícího pomocí radaru	463

Vydané plavecké služební knížky					
Pracoviště	Plavecká služební knížka Evropské unie		Plavecká služební knížka České republiky		Plavecká služební knížka vydaná od 1. 1. 2015 do 28. 2. 2023
	Počet platných plaveckých služebních knížek				
	2024	k 31.12. 2024	2024	k 31.12. 2024	k 31.12. 2024
Pobočka Praha	111	210	13	31	790
Pobočka Děčín	485	988	12	29	2455
Pobočka Přerov	75	166	58	131	985
Celkem	671	1364	83	191	4230

8. 2. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel

Zájem o získání průkazu vůdce malého a rekreačního plavidla byl i v letošním roce značný. Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel organizovaly tradičně všechny pobočky Státní plavební správy v předem vyhlášených termínech. Pobočka Praha organizovala zkoušky celkem v 57 zkušebních dnech, z toho 52 v místě sídla pobočky, 5 mimo pobočku, konkrétně na služebně SPS v Hluboké nad Vltavou. Z důvodu zvýšeného zájmu ze strany rybářských škol Třeboň a Vodňany zde byl pro jejich studenty přidán jeden zkušební den. Pobočky Děčín a Přerov organizovaly zkoušky pouze v místě sídla pobočky.

Zvýšil se také počet držitelů průkazu VMP, kteří si podali žádost o rozšíření způsobilosti bez omezení výkonu motoru nebo bez omezení plochy plachet.

Nadále pokračuje úzká spolupráce všech poboček Státní plavební správy s Hasičským záchranným sborem ČR a Policií ČR, v jejímž rámci jsou pro příslušníky těchto sborů organizovány samostatné zkouškové dny.

V prvních dvou měsících roku byl zaznamenán vysoký zájem o výměnu průkazů způsobilosti VMP z důvodu ukončení zákonné lhůty pro jejich výměnu k 29. únoru 2024. I přes rozsáhlou medializaci, která k výměnám průkazů způsobilosti VMP probíhala od roku 2015, ještě v průběhu celého kalendářního roku, i po zákonem stanovené lhůtě, jednak přicházely žádosti o výměny, a za druhé e-mailové a telefonické dotazy na možnost dodatečné výměny neplatných průkazů způsobilosti.

Klesá zájem o vydání náhradních dokladů pro oblast plavby 2.0–3.0.

Žadatelé o vykonání zkoušky způsobilosti využívali v letošním roce ve velké míře možnost elektronického podání žádosti přes Portál dopravy. Tato možnost existuje již od roku 2020 a obliba této formy u veřejnosti stoupá, a to i vzhledem ke snížení správního poplatku o 20 % při úhradě přes platební bránu Portálu dopravy. Dalším důvodem je snadný výběr požadovaného termínu zkoušky a okamžité zařazení se samotným žadatelem na vybraný termín, což je kvitováno hlavně v období před zahájením plavební sezóny, kdy je zájem o vykonání zkoušky nejvyšší.

Zkoušky způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů *)	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2024	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů platných průkazů způsobilosti k 31. 12. 2024
Vůdce malého plavidla	108	4548	3463	4745	891	67670
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost I **)	X	4453	3458	4701	853	61670
Vůdce rekreačního plavidla – způsobilost C	57	3670	2391	3360	636	43916

*)Počet dnů, kdy byly jednotlivé způsobilosti zkoušeny.

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

8.3. Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení

Zkoušky pro získání oprávnění strojmistra probíhaly v letošním roce všech pobočkách. Největší zájem o tyto zkoušky zaznamenala tradičně pobočka Přerov. Na pobočku Praha se obraceli především zaměstnanci štěrkoven a pískoven z jižních a východních Čech.

Velmi nízký zájem byl o zkoušky pro získání osvědčení odborníka na přepravu cestujících. Zkoušky, které organizovaly pobočky Praha a Děčín, probíhají v sídlech poboček.

Zkouška pro získání odborníka na zkapalněný zemní plyn nebyla v roce 2024 vyhlášena a nebyl o ni zaznamenán ani zájem.

U zkoušek inspektora určeného technického zařízení na plavidlech převládá zájem o obor elektrická silnoproudá zařízení. V případě ostatních zaměření je zájem minimální.

Ve srovnání s minulým obdobím byl menší zájem o zkoušky k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby.

Zkoušky pro získání osvědčení o zvláštních znalostech ADN organizovaly pobočky Praha a Děčín. Většinový zájem žadatelů byl směřován na pobočku Děčín, kde bylo vyhlášeno celkem jedenáct termínů, a z toho čtyři termíny obsahovaly také nadstavbové části zkoušky pro přepravu tankovými plavidly typu G a C. Z řad držitelů osvědčení o zvláštních znalostech ADN byl také velký zájem o obnovu již dříve získaných platných osvědčení v rámci posledního roku jejich pětileté platnosti. Tyto žádosti řešila ve velkém počtu hlavně pobočka Děčín.

V jednom termínu proběhly na pobočce Praha obnovy osvědčení bezpečnostních poradců pro přepravu nebezpečného nákladu ADN. O tento typ zkoušky je již dlouhodobě malý zájem.

Zkoušky způsobilosti žadatelů o ostatní průkazy a osvědčení						
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Noví držitelé průkazu	Celkem vydáno průkazů v roce 2024	Z toho bez zkoušky (ne jako nový doklad)	Počet držitelů průkazu způsobilosti k 31. 12. 2024
Strojmistr	6	14	13	15	2	21
Odborník na přepravu cestujících	2	4	3	239	236	558
Odborník na zkapalněný zemní plyn	0	0	0	0	0	0
Inspektor určeného technického zařízení	4	8	5	5	0	83
Provozování vodní dopravy pro cizí potřeby	4	6	7	8	1	310
Přeprava nebezpečných věcí (ADN)	11	86	55	253	173	1767
Bezpečnostní poradce pro přepravu nebezpečných věcí	1	2	0	2	2	27
Celkem	X	120	83	522	414	2683

Vlastníci průkazů inspektora určeného technického zařízení k 31. 12. 2024	
Zařízení	Počet
Tlaková (z toho parních kotlů)	18 (3)
Plynová	19
Elektrická silnoproudá	38
Zdvihací	8
Celkem	83

8.4. Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k provádění zkoušky z praktických dovedností potřebných k vedení malého nebo rekreačního plavidla

Zkoušky způsobilosti byly v roce 2024 vyhlášeny ředitelstvím Státní plavební správy celkem ve čtyřech termínech, z nichž byly dva termíny opravné. Zkoušky nakonec proběhly ve třech termínech. Zkoušky pro kategorii M probíhaly v prostoru plavebních komor v Praze-Modřanech, zkoušky pro kategorii S probíhaly na přehradní nádrži Orlík. Opravný zářijový termín pro kategorii M musel být zrušen, vzhledem k nepříznivé povodňové situaci, která panovala na Vltavě a byl nahrazen pozdějším termínem. Termín opravné zkoušky pro kategorii S nebyl ze strany žadatelů využit.

V letošním roce poklesl zájem o získání samostatné odborné způsobilosti k provádění zkoušky z praktických dovedností. Byla vydána dvě pověření k provádění zkoušky z praktických dovedností potřebných k vedení malého plavidla na základě již dříve získané odborné způsobilosti.

Zkoušky způsobilosti k získání pověření nebo odborné způsobilosti k provádění zkoušky z praktických dovedností potřebných k vedení malého nebo rekreačního plavidla *)				
Způsobilost	Počet zkušebních dnů	Počet žadatelů	Celkem vydáno oprávnění v roce 2024	Počet držitelů oprávnění k 31. 12. 2024
Pověření k provádění zkoušky	4	14	11	229
Odborná způsobilost k provádění zkoušky	4	0	0	76

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

9. Zajímavosti v plavbě

9.1. Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. v roce 2024

Doc.Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVS“) byla od minulé valné hromady v roce 2024 tradičně zaměřena na stěžejní témata v oblasti vodních cest. Jeho činnost je možno sledovat na webu České plavební a vodocestné sdružení, z.s., jehož operativní osobou je pan Daniel Adámek. Výbor ČPVS se za toto období sešel celkem sedmkrát a věnoval se, kromě výše uvedené, mj. i vnitřním organizačním záležitostem spolku.

Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty byla podepsaná v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021. Poslanecká sněmovna dala souhlas k ratifikaci dohody dne 23. 5. 2024. Prezident podepsal ratifikační listinu k dohodě s Německem o Labské vodní cestě dne 1. 8. 2024. Smlouva vstoupila v platnost k 1. lednu 2025. K provádění monitorování parametrů plavební dráhy mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty ve smyslu příslušných článků dané dohody byla založena šestičlenná Smíšená komise, složená ze tří pracovníků z každé strany. Dohoda upravuje parametry plavební dráhy Labské vodní cesty. V České republice je v kanalizovaném úseku závazek udržovat stávající parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm. V regulovaném úseku pod VD Střekov je úkolem zajišťovat parametry plavební dráhy vyplývající z aktuálně platných koncepčních dokumentů v oblasti vnitrozemské plavby. Základem parametrů plavební dráhy na německé vnitrozemské Labské vodní cestě je „Strategický koncept pro rozvoj německého vnitrozemského Labe a jeho niv“ (Celková koncepce Labe). Současným cílem údržby je hloubka plavební dráhy 140 cm při aktuálním vztažném vodním stavu (GIW 2010) při proměnlivé šířce plavební dráhy. Parametry plavební dráhy pro české regulované Labe tak jsou pro současné klimatické podmínky kompatibilní s cíli údržby ve Spolkové republice Německo.

Výbor ČPVS (dále jen „výbor“) se zabýval záměrem zavádění **emisních povolenek systémem zpoplatnění tzv. EU ETS2**, které se budou týkat dopravy. Ačkoliv doporučení Evropské unie je vztahovat ETS2 pouze na silniční dopravu, připravovalo ministerstvo životního prostředí rozšíření této povinnosti také pro vodní a železniční dopravu. Proti tomuto záměru ministerstva životního prostředí se výbor důrazně ohradil. Svaz dopravy se obrátil na ministra dopravy, pana Mgr. Martina Kupku, se svým stanoviskem k problematice zavedení obchodování s emisními povolenkami a požadoval nezpochybnitelné vyjmutí vodní a železniční dopravy ze systému ETS2.

Výbor dále sledoval plány na rozvoj **Oderské vodní cesty** také na území ČR. V této záležitosti existuje nejasnost ohledně plánované třídy vodní cesty v Polsku. Tato okolnost je bohužel překážkou pro zadání Územně analytické studie pro splavnění Odry v ČR. Ta by měla např. přispět k řešení otázky splavnění do Ostravy nebo pouze do Bohumína. Poslední vývoj však bohužel naznačuje, že varianta ukončení Oderské vodní cesty v Bohumíně je nereálná, protože zde byla vyhlášena ptačí oblast.

Dne 11. 9. 2024 těsně před povodněmi v ČR došlo k **pádu silničního mostu Carolabrücke v Drážďanech** a byla zde zastavena plavba s nepříznivými dopady zejména na české dopravce. Výbor se začal tomuto tématu věnovat z podnětu členky výboru Ing. Petry Gruberové. K tomuto problému následovala výměna do-

pisů mezi předsedou ČPVŠ doc. Pavlem Fošumpauřem a ministrem dopravy panem Mgr. Martinem Kupkou, ve kterém pan ministr slíbil podporu při svém jednání v Sasku. Bohužel v současné době je plavba stále významně omezována z důvodu přísných bezpečnostních opatření vyvolaných prasklinami v konstrukci mostu, ale alespoň obchodní plavbě je na rozdíl od plavby sportovní a rekreační, průjezd profilem mostu omezeně umožněn.

O situaci po **povodni ze září 2024** na labské vodní cestě informoval výbor ČPVŠ člen výboru Ing. Pavel Řehák, který zdůraznil zásadní roli vodních nádrží, které významně přispěly k transformaci povodně a redukovaly a někde dokonce zcela eliminovaly povodňové škody. O povodňové situaci na Vltavě informoval člen výboru Ing. Jan Kareis, který zdůraznil, že vodní díla Vltavské kaskády přispěla k výraznému snížení povodně v Praze a na dolní Vltavě. Plavební provoz na labsko-vltavské vodní cestě byl obnoven poměrně rychle, když na Vltavě se podařilo odtěžit dílčích nánosy sedimentů, zatímco na Labi byly nánosy odstraněny jen v kritických profilech, a tak vzhledem k jejich množství a legislativním překážkám, ponorová omezení trvají doposud.

Na lednové jednání pozval výbor ředitele odboru vodní dopravy ministerstva dopravy pana Ing. Bc. Evžena Vydru, Ph.D., který výbor seznámil mimo jiné s postupem projednávání **Koncepce vodní dopravy pro roky 2026–2035**, dále s jednáním o kompenzačních opatřeních za negativní vliv plavebního stupně Děčín a byla dohodnuta podpora ČPVŠ v těchto záležitostech. Hledání **kompenzačních opatření za negativní vliv plavebního stupně Děčín v EVL Labské údolí** bylo podrobně zpracováno v projektu Technologické agentury České republiky (dále jen „TA ČR“) pro Ministerstvo dopravy. Projekt byl řešen v období 06/2021 až 05/2022. Závěrem šetření je zjištěno, že ztrátu stanoviště ve vzdutí plánovaného plavebního stupně Děčín lze jednoznačně kompenzovat přípravou náhradních stanovišť. Tato nová stanoviště lze navíc s plošnou rezervou 1,6 až 2,0 násobku nalézt přímo v podmínkách dolního Labe. Následně byl řešen druhý projekt TA ČR pro Ministerstvo životního prostředí v letech 2021 až 2023. Některé zde započaté výzkumy a sběry dat pokračují i nadále ve vlastní režii výzkumníků. Dne 28. 11. 2024 proběhl workshop projektu v Krásné Lípě. Závěry projektu však dospěly k závěru, že „uměle vytvořené akumulace sedimentů na březích se svými vlastnostmi výrazně odlišují od přirozených náplavů a nezaručují dlouhodobé přežívání vegetace bahnitých substrátů“.

Výbor se zabývá přípravou **32. Plavebních dní 2025**, které se budou konat v Litoměřicích ve dnech 23. – 25. 9. 2025 pod záštitou ministra dopravy a ministra zemědělství. Konferenci organizačně zajišťuje státní podnik Povodí Labe pod vedením člena výboru Ing. Pavla Řeháka.

V uplynulém období se výbor v souladu se stanovami ČPVŠ věnoval revizi činnosti a účelu jednotlivých **odborných skupin** a dospěl k těmto závěrům:

Původní odborné skupiny „Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku“ a „Moravské vodní cesty“ se sloučí do jedné skupiny s názvem „**Odborná skupina Moravské vodní cesty**“, jejímž vedoucím byl výborem ustanoven pan Daniel Adámek. Tato odborná skupina bude zejména:

- pokračovat ve spolupráci s polskými partnery na propagaci Oderské vodní cesty,
- spolupracovat s osobní lodní dopravou v Olomouci, respektive rekreační a sportovní plavbou v Olomouckém a Moravskoslezském kraji včetně využití potenciálu expertů „veteránů“ při iniciaci a rozvoji plavby na Moravě.

S ohledem na skutečnosti, týkající se změny základací listiny Bařův kanál, o.p.s. na základě smlouvy podepsané hejtmánem Zlínského kraje společně s hejtmánem Jihomoravského kraje o převzetí práv a povinností od 1. ledna 2024 od původního zakladatele společnosti „Agentury pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu“, by byla odborná pracovní skupina ČPVŠ Bařův kanál zbytečná a nebude tím pá-

dem nadále sledována. Společnost Bařův kanál o.p.s. se stala z iniciativy ředitele společnosti pana Vojtěcha Bártka kolektivním členem ČPVS.

Pan Vojtěch Bártka byl kooptován valnou hromadou do výboru a bude se i nadále věnovat problematice Bařova kanálu, jako vedoucí kolektivního člena ČPVS a člen výboru.

Výbor se v celém uplynulém období intenzivně zabýval možnostmi zlepšení propagace vodní dopravy. Po řadě diskusí na toto téma výbor založil novou skupinu s názvem „**Odborná skupina pro popularizaci vodní dopravy**“ a jednomyslně ustanovil její vedoucí místopředsdkyni ČPVS paní Mgr. Kláru Němcovou. Mezi hlavní cíle odborné skupiny se řadí:

- zvyšování povědomí o výhodách vodní dopravy a zvyšování jejího využívání,
- vytvoření pozitivního obrazu vodní dopravy ve vztahu k ochraně životního prostředí formou moderní prezentace příkladů úspěšných projektů a inovací na sociálních sítích.

Byla domluvena operativní možnost zveřejňovat aktuální příspěvky na webu ČPVS s panem Danielem Adámkem.

Na základě usnesení z poslední 30. valné hromady byla schválena změna stanov spolku ustanovením nového statutárního orgánu – předsednictva, který sestává z předsedy a dvou místopředsdů. Tato změna byla zejména zásluhou pana místopředsedy Ing. Jiřího Friedela zanesena do veřejného rejstříku.

Do hodnocení činnosti ČPVS patří i aktivní účast jeho členů v prestižním **Mezinárodním plavebním sdružení – PIANC** (dále jen „PIANC“), jehož je ČPVS kolektivním členem. Představitelem vládního členství bylo v první fázi ministerstvo dopravy, posléze organizační složky státu Státní plavební správa a v současné době Ředitelství vodních cest ČR. Členství České republiky v PIANC má dlouhodobou tradici a mezi odborníky je velmi ceněno. Reprezentaci české sekce PIANC a komunikaci se zahraničím zajišťuje v současné době ministrem dopravy jmenovaný vedoucí delegát pan Ing. Jan Bukovský, PhD., zástupce ředitele Ředitelství vodních cest ČR, který nahradil, s ohledem na věk, dlouholetého vedoucího delegáta pana Ing. Jaroslava Bimku, člena ČPVS. Nejdůležitější událostí PIANC v roce 2024 byl 35. světový Kongres v Cape Town v Jižní Africe ve dnech 25. 4. až 3. 5. 2024, kterého se zúčastnil člen ČPVS pan Ing. Jaroslav Bimka.

9.2 Nové vzdělávací spoty Státní plavební správy

Mgr. Klára Němcová

Stalo se již pravidlem, že Státní plavební správa věnuje pozornost i preventivní a osvětové činnosti, kromě té dozorové. Osvědčená cesta krátkých zábavných edukačních spotů byla využita i pro kampaň „Bezpečně na vodě“ www.bezpecne-navode.cz, která byla prostřednictvím sociálních sítích představena v uplynulém roce.

Spoty se tentokrát zabývají dvěma tématy, a to bezpečným proplavováním plavebními komorami a jednotlivými režimy plavby.

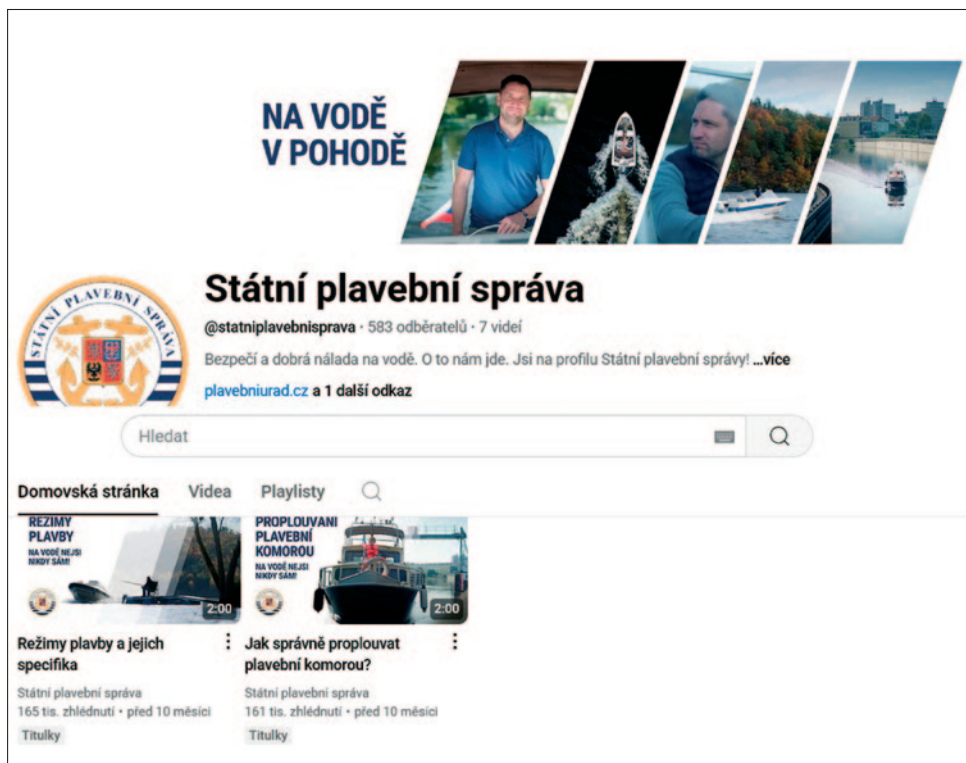
Pravidla proplavování plavebními komorami jsou obsažena ve vyhlášce č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu, a to včetně signalizace, se kterou se vůdce plavidla proplouvající plavební komorou setká. Při proplouvání plavební komorou je nutná praktická dovednost, jejíž zvládnutí se prověřuje při ověřování praktických dovedností při vedení malého plavidla, tedy v rámci praktické zkoušky pro získání průkazu způsobilosti k vedení plavidla. Vzhledem k tomu, že část vůdců plavidel, kteří mohou plavební komorou proplouvat zároveň nemusí být držiteli prů-

kazu způsobilosti k vedení plavidla, jevílo se jako nanejvýš potřebné, aby se tato pravidla stala obsahem názorného edukačního spotu.

Dobrá schopnost rozpoznat jednotlivé režimy plavby a správně je aplikovat v plavebním provozu je další klíčová dovednost každého vůdce plavidla. Vzhledem k tomu, že častým přestupkem je právě nerespektování plavebního značení, které tento režim plavby nařizuje, stalo se toto téma obsahem druhého nového vzdělávacího spotu.

Názorná a atraktivně zpracovaná pravidla plavebního provozu, které představuje oblíbená herecká osobnost, přitahují pozornost mnoha občanů právě na sociálních sítích. Celá kampaň byla vyhodnocena s velmi dobrými výsledky. Edukační spoty byly pozitivně přijaty veřejností a shlédnuty několika sty tisíci občany, kteří je ochotně sdíleli.

Stále věříme, že cesta dobrých příkladů z praxe, zábavná, krátká hraná forma zpracování přitahuje pozornost a ukládá se do povědomí plavecké veřejnosti lépe než represivní působení.



9.3 Dny otevřeného úřadu 2024

Mgr. Klára Němcová
Ing. Martin Klein

Státní plavební správa se dlouhodobě zabývá preventivní a osvětovou činností, neboť věří, že právě činnost v této oblasti přináší ovoce v podobě klesajícího počtu plavebních nehod a zjištěných přestupků.

V neděli 17. března roku 2024 byl pořádán již druhým rokem Vševltavským spolkem „Den Vltavy“ v rámci, kterého probíhaly plavby po řece a byly představovány objekty či zařízení, která mají vztah k řece Vltavě nebo k plavbě. Státní plavební správa se zapojila akcí nazvanou „Den otevřeného úřadu“, která proběhla na pobočce Praha v přístavu Praha – Holešovice.

Úřad netradičně otevřel své brány v neděli a kolegyně a kolegové byli připraveni vykonávat svou běžnou úřední činnost. Bylo možné podávat žádosti či jiná podání, nebo konzultovat technickou a jinou agendu, či platit správní poplatky. Několik občanů využilo tento den k vystavení duplikátu ztraceného dokladu nebo k vyzvednutí lodního osvědčení.

Mimo běžnou úřední agendu, byl připraven i doprovodný program. V budově byla instalována výstava „Památky Labsko vltavské vodní cesty“, která je svázá-

Některé dopravní prostředky pobočky Praha



Zkoušky na nečisto na pobočce Praha

Mgr. Koleníčková a Ing. Míšek s přednáškou Bezpečně na vodě



*Přednáška doc. Fošumpauera o vodních stavbách
Ing. Fanta vysvětluje tvorbu plavebních map*



na s projektem Českého vysokého učení technického „Dokumentace a prezentace technického kulturního dědictví na Labsko-vltavské vodní cestě“, který je řešen v rámci programu Národní a kulturní identity administrovaného Ministerstvem kultury ČR. Výstava se soustředí na novodobé dějiny úprav Labsko-vltavské vodní

cesty od počátku 19. století, kdy splavnění Vltavy a Labe bylo realizováno napřed regulačními úpravami a od konce 19. století byla zahájena realizace kanalizačního splavnění pomocí výstavby souvislé kaskády 34 zdymadel.

Na výstavu navazovaly dvě přednášky, které zajistil doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur, z katedry hydrotechniky Fakulty stavební na ČVÚT, který je zároveň předsedou spolku České plavební vodocestné sdružení. Přednášky byly navštěvovány věkově velmi pestrá skupinou osob, s čímž se přednášející skvěle vypořádal. K radosti vše zúčastněných o přednášku jevil zájem i zástupci z řad dětí, kteří udivovali svými znalostmi z oblasti plavebního provozu.

V rámci celého dne bylo možné vyzkoušet testy na nečisto, které je třeba absolvovat k získání průkazu vůdce malého a rekreačního plavidla. Bylo možné se seznámit s procesem jakým vznikají plavební mapy.



Pobočka Děčín a některé její dopravní prostředky

Parník Labe, remorkér Beskydy a služební loď pobočky Děčín SPS 1



Kolegyně a kolegové z odboru kontroly a metodiky připravili speciální vzdělávací přednášku pro dětské návštěvníky, ti měli zároveň možnost zaslat úřadu obrázek a šest vylosovaných šťastlivců se se svým doprovodem zúčastnilo plavby služební lodí SPS 2.

Díky přívětivému počasí a spolupráci s pořadatelem „Dne Vltavy“, který zajistil plavbu mezi přístavem Praha-Holešovice a přístavem Praha-Libeň, bylo na pobočce Praha Státní plavební správy po celý den veselo a věříme, že spokojených návštěvníků, byly stovky.

Pobočka Státní plavební správy v Děčíně využila obnovené tradice „Dnů plavby v Děčíně“, které pořádal Magistrát města Děčín s Oblastním muzeem Děčín, ve spolupráci s Ředitelstvím vodních cest ČR a Labskou plavební společností, a zapojila se do nich zpřístupněním své budovy v Děčíně-Letné široké veřejnosti 27. dubna 2024.

Tato sobota byla pojata jako mimořádný úřední den, kdy si bylo možné podávat žádosti nebo jiná podání, konzultovat technickou způsobilost plavidel nebo jiné záležitosti, či platit správní poplatky. Před budovou bylo přistaveno služební plavidlo SPS 11. Probíhaly komentované prohlídky jednotlivými odděleními a prostory budovy, přičemž se největší pozornosti dostávalo operačnímu středisku Říčních informačních služeb a tady obzvláště monitoringu pohybu plavidel na labsko-vltavské vodní cestě.

V rámci celého dne bylo možné vyzkoušet si testy na nečisto, které je nutné úspěšně absolvovat k získání průkazu vůdce malého a rekreačního plavidla, ale našli se i tací, kteří si troufli na test pro kapitány.

Zástupci úřadu se zúčastnili i sobotního slavnostního zahájení Dnů plavby v děčínském muzeu, které při této příležitosti představilo i vylepšenou stálou expozici Vývoj lodní dopravy na Labi.

Nedělní program Dnů plavby se odehrával víceméně na Labi, kde probíhaly pojížděky po Děčíně s osobní lodí BOHEMIA DC z centra města do profilu uvažovaného plavebního stupně Děčína na jedné straně, a na druhé straně do prostoru loděnice Děčín-Křešice. Četní návštěvníci využili za báječného jarního počasí příležitost prohlédnout si přistavený zadokolesový remorkér BESKYDY a u něj vyvážané služební plavidlo SPS 1.

9.4 Povodně 2024

*Mgr. Sára Šímová
Ing. Martin Klein*

Zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů, (dále jen zákon), ve své části V. Plavební provoz, v § 22, který se věnuje zákazům plavby, uvádí v odstavci (1), že plavba je zakázána za a) při vodním stavu, za kterého je na příslušném úseku vodní cesty ohrožena bezpečnost plavby, když zákaz plavby platí pro druhy plavidel nebo jejich sestav, jejichž bezpečnost tento vodní stav ohrožuje, nebo za b) při vyhlášení 2. a 3. stupně povodňové aktivity, přičemž je dále uvedeno, na jaká plavidla se zákaz nevztahuje. Jedná se o plavidla integrovaného záchranného systému použitá při záchranných nebo likvidačních pracích, správce vodní cesty při zajišťování ochrany před povodněmi a odstraňování jejich následků a Českého hydrometeorologického ústavu při zabezpečování předpovědní povodňové služby podle vodního zákona. Dále je v zákoně uvedeno, že zákaz plavby neplatí pro stání plavidla v přístavech s ochrannou funkcí a na chráněných místech. Pro připomenutí – plavba je ve smyslu zákona pohyb nebo stání plavidla na vodní cestě.

Vodní stav, při kterém je na příslušném úseku vodní cesty ohrožena bezpečnost plavby a druhy plavidel nebo jejich sestav, jejichž bezpečnost tento vodní stav ohrožuje, stanoví prováděcí právní předpis k zákonu, tj. vyhláška Ministerstva dopravy č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu (Pravidla plavebního provozu), a to konkrétně § 5. V něm jsou uvedeny limitní vodní stavy pro úseky vodní cesty Labe od Kunětic po Hřensko, vodní cesty Vltava od Českých Budějovic po Rejsíkov a od Slap-Třebenic po Mělník, vodní cesty Malše v Českých Budějovicích a vodní cesty Morava včetně Baťova kanálu od Otrokovic–jezu Bělov po Hodonín.

Zákaz plavby na vodní cestě neuvedené v § 5 Pravidel plavebního provozu tedy platí po vyhlášení druhého nebo třetího stupně povodňové aktivity a končí jejich odvoláním. Stupně povodňové aktivity přímo souvisí s povodní, kterou se ve smyslu § 64 zákona o vodách č. 254/2001 Sb., rozumí přechodné výrazné zvýšení hladiny vodních toků nebo jiných povrchových vod, při kterém voda již zaplavuje území mimo koryto vodního toku a může způsobit škody. K vyhlášení druhého nebo třetího stupně povodňové aktivity dochází zejména při dosažení stanoveného limitu vodního stavu nebo průtoku ve vodním toku a jeho stoupající tendenci, nebo při déletrvajících vydatných dešťových srážkách, popřípadě prognóze nebezpečí intenzivních dešťových srážek, očekávaném náhlém tání, nebezpečném chodu ledů nebo při vzniku nebezpečných ledových zácp a nápěchů, nebo při vzniku mimořádné situace na vodním díle, kdy hrozí nebezpečí jeho poruchy. Vyhlášení a ukončení provádí příslušný povodňový orgán obce nebo obce s rozšířenou působností nebo kraje.

Z výše uvedeného je zřejmé, že provozovatelé a vlastníci plavidel musí počítat s tím, že na vodní cestě, na které provozují své plavidlo, může dojít k zákazu plavby. V § 23a zákona mají jednoznačně uloženou povinnost před dosažením vodního stavu, při kterém je zakázána plavba, umístit své plavidlo do přístavu s ochrannou funkcí nebo chráněného místa, neučinil-li tak již jeho vůdce. Zákon to sice pregnančně neuvádí, ale alternativou je i přemístění plavidla před dosažením výše uvedeného vodního stavu na břeh mimo povodní zasažitelné území.

Parník Vltava u polozatopené pražské náplavky





*Ústí Sázavy do Vltavy za povodňových průtoků
Neodklizené malé plavidlo v Lovosicích za povodně*



Státní plavební správa vždy věnuje chování vůdců, provozovatelů a vlastníků plavidel před nástupem povodně zvýšenou pozornost ve snaze je včas varovat a zabránit tak případným následným škodám na plavidlech nebo infrastruktuře vodních cest. K zastavení plavby z důvodu vysokých vodních stavů dochází v podstatě každoročně.

První povodňová vlna v minulém roce přišla na Vltavě a Labi hned v jeho počátku, i když je vlastně pravdou, že zvýšené vodní stavy nastaly už těsně před Vánoci 2023. Vzhledem k výrazné sezónnosti plavby v České republice v posledních letech, by bylo možno předpokládat, že zimní povodně s sebou nepřinesou porušování zákazu plavby. Bohužel nebylo tomu tak. V oblasti labské vodní cesty bylo zjištěno 35 přestupků spáchaných primárně z důvodu neumístění plavidla do ochranného přístavu nebo jiného chráněného místa, popř. jeho nevymístění z vodní cesty. Jednalo se zejména o malá plavidla, ale v jednom případě i o plovoucí zařízení – garáž. Pět přestupků s obdobnou skutkovou podstatou bylo řešeno i na Vltavě. V případě nepřemístění osobního parníku Labe z děčínského podzámků do ochranného přístavu v Děčíně-Rozbělesích se řízení vedené proti provozovateli plavidla zastavilo, neboť ten prokázal, že vynaložil veškeré úsilí, které bylo možno požadovat, aby přestupku zabránil. Při uvedené události nedošlo na plavidlech nebo zařízeních vodní cesty k žádným škodám i díky pomoci posádky osobní hotelové lodi Viking Beyla, která parník Labe v bočně svázané sestavě přemístila na vhodnější místo do veřejného přístavu Děčín-Loubí ke kolmé zdi, i když ani ta nemá statut jiného chráněného místa. Po průchodu této povodně zůstal plavební provoz zastaven i po poklesu vodních stavů pod limitní stavy, neboť správci vodních cest požádali o zastavení plavby z důvodu nutnosti provést prohlídky plavební dráhy, plavebních objektů a plavebního značení před obnovením plavby. Tato povodňová vlna zásadně ovlivnila ponory především na labské vodní cestě, když nejvíce omezené byly ponory na středním Labi, což mělo dopad na potenciální provozování nákladní dopravy. Na vltavské vodní cestě došlo k obnovení plavby v relativně krátkém časovém úseku po průchodu povodně, ale hlavně bez následných omezení ponorů.

Neodklizené malé plavidlo ve Velkých Žernosekách za povodně



Druhá povodňová vlna proběhla v první polovině září a na rozdíl od lednové povodně byla výrazně silnějšího charakteru, navíc zasáhla krom Labe a Vltavy především moravsko-slezské vodní cesty, a z nich hlavně vodní toky Opavy, Odry a Moravy. Před dosažením limitních vodních stavů a s ohledem na dostatečně včasnou kritickou předpověď Českého hydrometeorologického ústavu, bylo ze strany zaměstnanců všech poboček plavebního úřadu vyvinuto zvýšené úsilí při zajišťování informací plavecké veřejnosti za účelem včasného umístění plavidel do ochranných přístavů a do schválených ochranných míst. Byla prováděna rozsáhlá telefonická komunikace s provozovateli lodní dopravy, kteří byli připravováni na možný průchod extrémní povodně. Ve spolupráci s podniky Povodí Vltavy, Labe a Moravy probíhalo včasné informování provozovatelů malých plavidel, kterým byly připomínány jejich povinnosti před dosažením limitních vodních stavů ohrožujících bezpečnost a plynulost plavebního provozu, a to zpravidla prostřednictvím SMS zpráv provozovatelům vývazíšť. Preventivní fyzické kontroly vodních cest probíhaly zejména v lokalitách, kde nastává při zvýšení hladin obtížná manipulace s plavidly nebo jejich vymísťování. Na území hlavního města Prahy spočívala činnost zaměstnanců plavebního úřadu i v aktivní asistenci a koordinaci přesunu plavidel z pražských náplavek do ochranných přístavů Praha-Smíchov a Praha-Holešovice. Následně probíhal monitoring plavidel umístěných v ochranných přístavech, ale i plavidel jež se do ochranných přístavů nepřemístila. Zejména šlo o plovoucí zařízení – loď Pivovar, o půdorysných rozměrech 53 x 8 metrů a výtaku cca 400 tun, které nebylo ani po dosažení limitních průtoků vymísťováno z přístavu Praha-střed z lokality u pravého břehu těsně nad Štefánikovým mostem. V reakci na tuto skutečnost byly ve spolupráci plavebního úřadu a posádky osobní hotelové lodi Elbe Princessell zajištěny bezpečné úvazy tohoto plovoucího zařízení, které nahradily dosavadní nedostatečné úvazy, jež by potenciálně nezabránili odplutí tohoto neautonomního plavidla z jeho polohy a kontaktu se zmíněným mostem. Ve spolupráci s jednotlivými správci vodních toků bylo umožněno některým plavidlům, která se nestihla přesunout do ochranných přístavů nebo chráněných míst, stání na vhodných místech, jenž poskytují lepší ochranu před negativními vlivy vysokých vodních stavů nežli volný tok, i když nemají výše uvedený statut ochranného místa. Na Vltavě se jednalo například o lokalitu laterálního kanálu Vraňany – Hořín, v oblasti středního Labe zejména bývalé pískovny nebo slepá ramena napojená na vodní cestu (Proboštská jezera, Sanberg, Veletov) popř. v obvodu plavební komory Poděbrady, na dolním Labi vodní plocha Velké Žernoseky a na Moravě kanálová část Baťova kanálu. Zářijová povodeň bezprostředně navazovala na letní plavební sezónu, což nejspíš vedlo, obzvlášť na Vltavě k rapidnímu nárůstu porušení povinností provozovatelů a vlastníků plavidel. Celkově bylo zjištěno na labsko-vltavské vodní cestě 67 porušení stanovených povinností podle § 23a zákona. Na moravské vodní cestě bylo zjištěno uvedené porušení v pěti případech. Na základě žádosti správce vodních cest přehradní nádrže Vranov, Nové Mlýny I a Nové Mlýny III, byl v souvislosti se zářijovou povodní a velkým množstvím splávi opatřeními obecné povahy na uvedených vodních cestách zastaven plavební provoz. V době platnosti těchto opatření bylo zjištěno porušení zákazu plavby v deseti případech. I po poklesu zářijových vodních stavů pod limitní hodnoty na Labi, Vltavě i Moravě, nedošlo k okamžitému umožnění plavby, neboť správci vodních cest nemohli bez provedení kontrol garantovat plavební podmínky. Opatřeními obecné povahy byla plavba zastavena a až následně s omezeními umožněna.

10. Kontakty Státní plavební správy

Státní plavební správa – ředitelství

Adresa: Jankovcova 4
170 04 Praha 7 - Holešovice
Telefon: 234 637 111
E-mail: reditelstvi@plavebniurad.cz

ID datové schránky: pwzaih7
GPS:
N50_6›29.072»
E14_27›27.406»

Státní plavební správa – pobočka Praha

Adresa: Jankovcova 4
170 04 Praha 7 - Holešovice
Telefon: 234 637 111
Nehody: 840 111 254 (středisko RIS)
E-mail: pobockapraha@plavebniurad.cz

ID datové schránky: 5e2iuqh
GPS:
N50_6›17.816»
E14_27›23.15»

Státní plavební správa – pobočka Děčín

Adresa: Husitská 1403/8
405 02 Děčín VI - Letná
Telefon: 412 557 411
Nehody: 840 111 254 (středisko RIS)
E-mail: pobockadecin@plavebniurad.cz

ID datové schránky: tiwiuy6
GPS:
N50_45›58,8»
E14_11›34,7»

Státní plavební správa - pobočka Přerov

Adresa: Bohuslava Němce 640/2
750 02 Přerov
Telefon: 581 250 911
Nehody: 840 111 254 (středisko RIS)
E-mail: pobockaprerov@plavebniurad.cz

ID datové schránky: nkuiu4z
GPS:
N49_27›04»
E17_28›18»

Webová stránka Státní plavební správy

<http://sps.gov.cz>

Úřední hodiny

pondělí a středa od 8:00 do 12:00 a od 13:00 do 17:00 hodin

Podatelny

pondělí a středa	08:00 – 12:00 a 13:00 – 17:00
úterý a čtvrtek	08:00 – 12:00 a 13:00 – 14:00
pátek	08:00 – 12:00

Plavební ročenka 2024

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 208. publikace.
Vydání 1., Praha 2025.

Sazba a grafické zpracování Mare-Czech

Tisk a vazba powerprint s.r.o.

ISBN: 978-80-53050-03-6
ISSN: 1211-3409