

Analýza plavební sezóny roku 2016

Státní dozor na vodních cestách
v období 1. 4. – 30. 9. 2016

Úvod

Vodní doprava (včetně rekreační plavby) patří k nejbezpečnějším dopravním módům, což jednoznačně prokazují statistiky nehodovosti, které jsou přílohou tohoto materiálu. Aby byla stávající vysoká míra bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách zachována, je třeba v souvislosti se zvyšujícím se zájmem o rekreační plavbu a zvyšujícím se počtem plavidel reagovat nejen v oblasti realizace konkrétních dopravních opatření na vodních cestách, ale také intenzitou dozorové činnosti. Stávající počet systemizovaných míst Státní plavební správy (dále také jen „SPS“) v oblasti výkonu plavebního dozoru již není s ohledem na rozsah vykonávané agendy a potřebu zajistit efektivní dozor během víkendů a letních prázdnin dostačující.

Z těchto důvodů je Vládě České republiky předkládán materiál „Analýza plavební sezóny roku 2016“.

Působnost orgánů veřejné moci

Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je ve smyslu zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vodách“), ústředním vodoprávním úřadem ve věcech užívání povrchových vod k plavbě a ve smyslu zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vnitrozemské plavbě“), je plavebním úřadem. Ministerstvo dopravy zejména

- připravuje a vydává prováděcí vyhlášky k zákonu o vnitrozemské plavbě a zákonu o vodách,
- je odvolacím orgánem ve správních řízeních ve věcech upravených zákonem o vnitrozemské plavbě proti rozhodnutím SPS,
- vydává stanoviska pro rozhodování o koncesi k provozování vodní dopravy,
- pověřuje právníkem osobu prováděním technických prohlídek plavidel,
- zajišťuje výkon státního dozoru v oblasti vnitrozemské plavby,
- připravuje podklady k sjednávání a vnitrostátnímu schvalování mezinárodních úmluv v oblasti vnitrozemské plavby,
- plní úkoly související s členstvím ČR v EU v oblasti vnitrozemské plavby, připravuje odborné podklady a instrukce pro jednání v orgánech EU,
- zajišťuje implementaci systému Říčních informačních služeb s ohledem na problematiku plavebního provozu,
- zpracovává a projednává programové dokumenty a opatření a zajišťuje jejich realizaci v oblasti provozování plavby a veřejných přístavů,
- zajišťuje mezinárodní koordinaci střednědobých a dlouhodobých záměrů rozvoje dopravně významných vodních cest,
- zastupuje ČR v mezinárodních organizacích a jejich orgánech působících v oblasti vnitrozemské plavby.

Státní plavební správa (SPS)

SPS vykonává dozor na vodních cestách a provozu na nich v souladu s ustanovením § 42 zákona o vnitrozemské plavbě. Kontrolní a dozorová činnost je SPS vykonávána třemi územními pobočkami, a to v Praze, Děčíně a Přerově. Jedná se o širokou agendu, která zahrnuje tyto oblasti:

- Dozor na plavební provoz
 - vykonává státní dozor nad dodržováním právních předpisů účastníky plavebního provozu (§ 42 zákona o vnitrozemské plavbě) a kontroluje dodržování rozsahu a podmínek užívání povrchových vod k plavbě (§ 7 zákona o vodách), a to včetně vedení následných přestupkových a správních řízení,
 - provádí odborné šetření plavebních nehod (§ 31 zákona o vnitrozemské plavbě),
 - řídí plavební provoz opatřeními obecné povahy, kterými se zastavuje, omezuje nebo upravuje plavební provoz v zákonem stanovených případech (§ 22a zákona o vnitrozemské plavbě),
 - vydává povolení akce na sledované vodní cestě (§ 29h zákona o vnitrozemské plavbě).

- Dozor na vodní cesty
 - kontroluje dodržování povinností stanovených právními předpisy správci vodní cesty při její správě,
 - kontroluje a povoluje umístění plavebního značení na vodní cestě, (§ 29 zákona o vnitrozemské plavbě),
 - vydává závazná stanoviska ke stavbám (§ 5a zákona o vnitrozemské plavbě),
 - povoluje provoz přístavů, přístavišť, vývazišť, kotvišť a překladišť, (§ 6 a § 8a zákona o vnitrozemské plavbě),
 - povoluje provoz půjčoven malých plavidel umístěných na vodní cestě (§ 30b zákona o vnitrozemské plavbě).

- Dozor nad odbornou způsobilostí osob
 - provádí zkoušky způsobilosti vůdců plavidel a členů lodních posádek a na základě ověření způsobilosti vydává průkazy způsobilosti k vedení a obsluze plavidel,
 - rozhoduje o zadržení a odnětí průkazů způsobilosti za podmínek stanovených zákonem,
 - pověřuje právnické a fyzické osoby ověřováním praktických dovedností při vedení malého plavidla,
 - vydává osvědčení o zvláštních znalostech k přepravě nebezpečných věcí, osvědčení o odborné způsobilosti bezpečnostního poradce pro přepravu nebezpečných věcí a osvědčení o odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby.

- Dozor na plavidla, plovoucí zařízení a plovoucí tělesa
 - schvaluje způsobilost plavidel k provozu na vodní cestě a vydává příslušné lodní listiny včetně lodních listin k přepravě nebezpečných věcí,
 - vede plavební rejstřík a rejstřík malých plavidel,
 - schvaluje typ malého plavidla, plovoucího stroje a plovoucího zařízení,
 - provádí cejchování plavidel a vydává cejchovní průkazy,
 - schvaluje způsobilost určených technických zařízení na plavidlech a vydává oprávnění k činnosti inspektora určených technických zařízení,
 - stanoví počet a složení lodních posádek.

- Provoz střediska RIS
 - SPS je správcem systému RIS (tzv. říční informační služby, § 32a a následující zákona o vnitrozemské plavbě). V rámci této správy provozuje středisko RIS, které je v působnosti pobočky Děčín.

Policie ČR

Zákon o vnitrozemské plavbě i zákon o vodách dává Policii ČR konkrétní dozorové pravomoci, a to zvláště v případě jednodušších přestupků, které je možné na místě vyřešit v blokovém řízení a které nevyžadují zvláštní odborné znalosti. V případě složitějších přestupků a správních deliktů jim zákon o vnitrozemské plavbě ani zákon o vodách konkrétní pravomoci již nesvěřují, nicméně Policie ČR může na základě zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, ve znění pozdějších předpisů, požadovat vysvětlení a ověření totožnosti v případech, kdy se domnívají, že byl spáchán přestupek či jiný správní delikt.

Zjištěné poznatky o spáchaných přestupcích či správních deliktech předává Policie ČR na SPS, která následně přestupková či správní řízení zahajuje, vede a rozhoduje v nich.

Městská a obecní policie

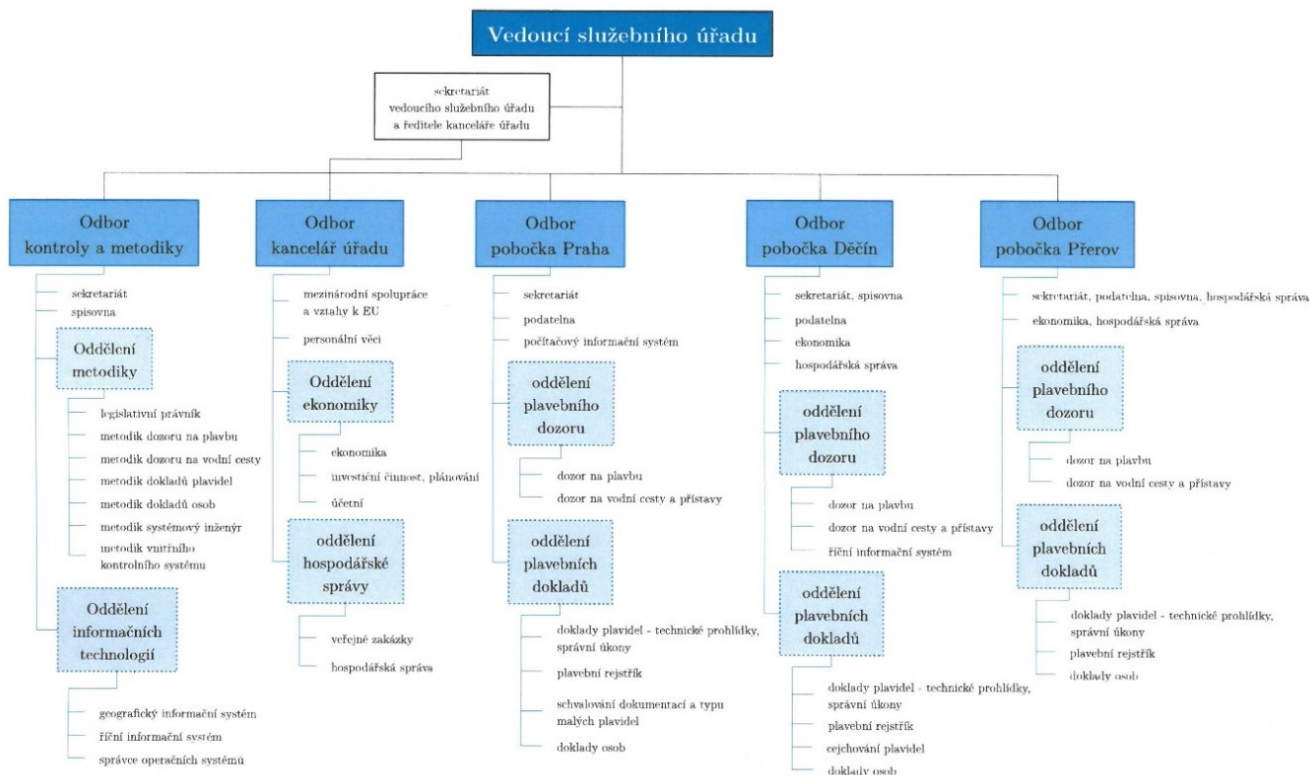
Zákon o vnitrozemské plavbě nesvěřuje strážníkům obecní a městské policie žádné zvláštní úkoly ani pravomoci. Jejich působnost v oblasti dozoru vodních cest tak vychází především ze samotného zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, kdy strážníci mohou požadovat vysvětlení a ověření totožnosti v případech, kdy se domnívají, že byl spáchán přestupek či jiný správní delikt.

Na základě zjištěných poznatků o spáchaných přestupcích či správních deliktech zahajuje a provádí přestupková a správní řízení SPS.

Státní plavební správa jako správní úřad

Působnost SPS je vykonávána prostřednictvím centrálních útvarů se sídlem v Praze, které zajišťují chod celého správního úřadu a v územně vymezeném rozsahu jednotlivými pobočkami Praha, Děčín a Přerov. Výkonnou činnost (provádění dozorů, kontroly technické způsobilosti, ověřování znalostí a schopností žadatelů o vydání průkazu způsobilosti, vydávání průkazů osob a dokladů plavidel) zajišťují především pobočky. Centrální útvary zajišťují v odborné oblasti především metodiku pro výkonné složky a vnitřní kontrolu a dále pak záležitosti finanční, hospodářské a personální.

Organizační struktura SPS



Personální a materiální kapacity SPS

Na kontrolní a dozorovou činnost je v současnosti systemizováno 20 míst referentů oddělení plavebního dozoru, provádějícího dozor na plavbu, vodní cesty, přístavy, přístaviště, kotviště i vývaziště.

Pracovní náplní referentů plavebního dozoru však není pouze každodenní terénní činnost spočívající v dozoru nad dodržováním předpisů upravujících provoz plavidel na vnitrozemských vodních cestách, ale také vedení správních řízení s osobami podezřelými ze spáchání přestupků nebo jiných správních deliktů a výkon další četné agendy. Zároveň je třeba konstatovat, že počet 20 systemizovaných míst pro výkon plavebního dozoru na celém území České republiky není dostatečný, zvláště s ohledem na skutečnost, že největší potřeba dozoru na vodních cestách je o víkendech a zvláště během letních prázdnin, kdy je plavební provoz na většině vodních ploch ČR poměrně intenzivní.

V oblasti materiálního zabezpečení disponuje SPS v dostatečném množství hlídkovými čluny i osobními automobily. V roce 2016 byly pořízeny také dva hlídkové vodní skútry, které byly k dozorové činnosti plně nasazeny.

V roce 2015 bylo na SPS odpracováno 19 751 dnů. Celkem bylo zmeškáno 831 dnů, z důvodu nemoci 490 dnů, tj. 2,48 %, ošetřování člena rodiny 42, tj. 0,21 %, důležitých osobních překážek 261 dnů, tj. 1,32 %, překážek z důvodu obecného zájmu 38 dnů, tj. 0,19 %.

Ministerstvo dopravy v rámci své kontrolní činnosti nad dodržováním právních předpisů při výkonu činností SPS – Střediska Říčních informačních služeb (RIS) opakovaně uvádí následující zjištění: „...dochází opakovaně k situacím, kdy v případě výpadků (dovolená, nemoc apod.) je nutné zajišťovat zástup kmenových pracovníků střediska RIS jinými pracovníky pobočky SPS v Děčíně, a to zejména z oblasti výkonu kontrolní činnosti. Tento stav se jeví i s ohledem na nezbytné zajišťování plnohodnotného výkonu kontrol na vodních cestách jako nevyhovující. **Je třeba konstatovat, že za účelem maximálního zajištění bezpečnosti plavby, a to jak koncesované nákladní a osobní, tak rekreační, je třeba realizovat plavební dozor jak prostřednictvím RIS, tak i osobně v terénu.**“

Územní působnost poboček SPS

Pobočka Praha

kraje:

- Jihočeský
- Pardubický
- Plzeňský
- hl. město Praha
- Středočeský



Pobočka Praha obstarává z územního hlediska největší část území ČR a v její územní působnosti se nachází celá vodní cesta Vltava a část vodní cesty Labe, tedy dvě z nejvýznamnějších vodních cest v ČR. Z vodních cest využívaných spíše pro bezmotorovou rekreační plavbu se jedná pak o vodní cesty Berounka, Sázava, Otava a Lužnice. V územní působnosti pobočky Praha se nachází řada vodních nádrží využívaných hojně k rekreační i osobní lodní dopravě, jedná se zejména o největší vodní nádrže v ČR, a to VN Slapy, VN Orlík, VN Lipno I a VN Hracholusky. Zcela samostatně je třeba zmínit úsek vodní cesty Vltava v Praze, kdy plavební provoz v Praze je nejintenzivnější v celé ČR. Nachází se zde řada sportovních klubů (veslařských, kanoistických i motoristických), řada půjčoven malých plavidel bez vlastního pohonu (šlapadel a pramic), významným způsobem je zde zastoupena osobní lodní doprava a v posledních letech dochází v rámci tzv. citylogistiky i k využívání nákladní vodní dopravy.

Pro pobočku Praha je na dozorových místech systemizováno 9 služebních míst.

Pobočka Děčín

kraje:

- Karlovarský
- Královéhradecký
- Liberecký
- Ústecký



Pobočka Děčín obstarává z územního hlediska sice nejmenší část území ČR, ale v její územní působnosti se nachází významná část dopravně využívané vodní cesty Labe včetně jejího přechodu přes hranice z ČR do Německa. Pro úsek vodní cesty Labe v územní působnosti pobočky Děčín je typický provoz velké nákladní plavby, mezinárodní osobní dopravy a množství významných vnitrozemských přístavů.

Z převážně rekreačně využívaných vodních cest se v územní působnosti pobočky nachází vodní nádrže Nechanice, Skalka, Jesenice a Rozkoš.

Pro pobočku Děčín je na dozorových místech systemizováno 6 služebních míst.

Pobočka Přerov

kraje:

- Jihomoravský
- Moravskoslezský
- Olomoucký
- Vysočina
- Zlínský



Pobočka Přerov obstarává území Moravy, Slezska a kraje Vysočina. V její územní působnosti se nachází využívaná dopravně významná vodní cesta Morava včetně Baťova kanálu, která je intenzivně využívána pro rekreační a osobní lodní dopravu. Dalšími vodními cestami, které se využívají převážně pro rekreační, ale i osobní lodní dopravu jsou vodní nádrže Vranov, Brněnská, Nové Mlýny, Dalešice a Slezská Harta.

Pro pobočku Přerov je na dozorových místech systemizováno 5 služebních míst.

Posílení personálních kapacit SPS

Současné personální kapacity SPS neumožňují provádět ze strany tohoto odborného orgánu intenzivnější plavební dozor, než jaký byl zajištěn v této plavební sezóně. Na tomto místě je nutno uvést, že ti samí pracovníci SPS, kteří vykonávají dozor na vodních cestách, zjištění, která nejsou skončena v blokovém řízení, projednávají v přestupkovém nebo správním řízení. Dále projednávají i přestupky nebo správní delikty, které na SPS předává Policie ČR nebo městská policie. Do agendy těchto pracovníků patří i výkon dozoru a dohled nad infrastrukturou vodních cest, a to od povolování až po kontrolu provozu přístavů, přístavišť, vývazišť, kotvišť a překladišť. Další častou činností je povolování akcí na sledovaných vodních cestách (jedná se zejména o závody či jiné sportovní, kulturní a společenské akce, jež vyžadují úpravu nebo omezení plavebního provozu), kterých SPS ročně povoluje kolem 400. Samozřejmě agenda těchto pracovníků je mnohem širší, výčet činností vyplývajících z právní úpravy je uveden v úvodní části tohoto materiálu.

Z výše uvedeného vyplývá, že se nejedná jenom o dozor na plavební provoz a projednávání přestupků, správních deliktů a plavebních nehod, ale dále činnost těchto pracovníků zahrnuje dozor na vodní cesty a přístavy, což znamená kontrolu infrastruktury vodních cest neboli součástí vodních cest tak, jak je zná zákon o vnitrozemské plavbě, a samotné vodní cesty jako takové (kontrola udržování její splavnosti, které spadá do působnosti státních podniků povodí řízených resortem zemědělství).

Zajistit při stávajícím rozsahu agendy a s narůstajícím počtem plavidel a vůdců plavidel vysokou úroveň bezpečnosti plavebního provozu, tak lze pouze při zvýšení počtu systemizovaných služebních míst pro SPS, jako odborný a výkonný dozorový orgán. Při případném navýšení počtu systemizovaných míst je třeba vycházet především z intenzity výkonu plavebního dozoru a dalších činností. U pobočky Praha je třeba brát v potaz největší územní působnost, specifika a intenzitu plavebního provozu v Praze a především nutnost výkonu dozoru na vodních nádržích Slapy a Orlík. Při vyhodnocování systemizovaných míst v pobočce Přerov je třeba vzít v potaz především upravený režim užívání povrchových vod k plavbě na některých vodních plochách v územní působnosti pobočky (vodní nádrže Brněnská, Vranov, Nové Mlýny...) a rostoucí plavební provoz na vodní nádrži Dalešice a na Baťově kanálu. U pobočky Děčín se musí vycházet především ze zákonné povinnosti zajišťovat provoz střediska Říčních informačních služeb, dále z nutnosti výkonu dozoru nad veřejnými přístavy a rovněž ze souvislostí vyplývajících z upraveného režimu užívání povrchových vod k plavbě na některých vodních plochách v územní působnosti pobočky (vodní nádrž Máchovo jezero). Při úvahách o navýšení počtu systemizovaných míst SPS se tak jeví jako vhodné uvažovat o navýšení systemizovaných míst u pobočky Praha o 3 systemizovaná místa, pobočky Přerov o 2 systemizovaná místa a pobočky Děčín o 1 systemizované místo.

Zvýšením počtu systemizovaných míst by mělo dojít k nárůstu výkonu vlastního dozoru nad vnitrozemskými vodními cestami SPS i k vytvoření nezbytné kapacity k projednávání předpokládaného nárůstu oznámených přestupků Policií ČR a městskou policií. K nárůstu oznámených přestupků by mělo dojít zintenzivněním vlastní dozorové činnosti těchto orgánů a samozřejmě také v rámci zintenzivňování spolupráce mezi dozorovými orgány.

Zvýšení počtu systemizovaných míst SPS by v případě jeho realizace mělo dopad na státní rozpočet. Při uvažovaném navýšení o 6 systemizovaných míst zařazených do 12. platové třídy s platovým stupněm 9 by celkové předpokládané rozpočtové roční náklady činily 2.962.080,- Kč, přičemž předpokládané náklady na platy jsou 2.178.000,- Kč ročně (tj. 363.000,- Kč na jednoho referenta ročně).

Samotný materiál Analýza plavební sezóny roku 2016 však nepředstavuje dopady do veřejných rozpočtů.

Spolupráce mezi dozorovými orgány

Vzhledem k rozsahu dozorové činnosti na vnitrozemských vodních cestách a nutnosti vykonávat dozor i na nesledovaných vodních cestách je zcela nezbytná koordinace a spolupráce mezi SPS, Policií ČR a městskou a obecní policií.

SPS zintenzivnila spolupráci s Policií ČR, v Praze též s městskou policií a pro obě instituce uspořádala vícedenní školení plavebních předpisů.

Výsledkem zintenzivnění spolupráce bylo také policejní bezpečnostní opatření „Voda 2016“, které proběhlo od 27. června do 3. července 2016. Společně s pracovníky SPS se policisté zaměřili především na odhalování protiprávních jednání v souvislosti s řízením a provozem plavidel na sledovaných a nesledovaných vodních cestách a vodních plochách. Jednalo se zejména o kontrolu plavidel, přístavišť, půjčoven lodí, vodáků, plavců, rybářů, vůdců malých plavidel, požití alkoholických nápojů nebo jiných návykových a psychotropních látek atd. Celkem se akce zúčastnilo 254 policistů v rámci 60 akcí, bylo zkontrolováno 435 plavidel a 12 přístavišť.

V nastavené spolupráci je však třeba dále pokračovat a prohlubovat její rámeček. Výkon dozoru nad vodními cestami by se tak zvláště v letních měsících měl stát běžnou součástí aktivit Policie ČR. Z tohoto hlediska je zejména na vodní nádrži Orlík znát absence poříčního oddělení, které by na této hojně využívané nádrži působilo. Pro zřízení tohoto oddělení je nezbytné zajistit vhodný objekt, v němž by nové oddělení Policie ČR sídlilo. V uplynulých dvou letech také proběhl v rámci Policie ČR rozsáhlý nákup nových plavidel, čímž se zásadně zvýšila akceschopnost a mobilita poříčních a obvodních oddělení Policie ČR při dohledu nad plavebním provozem. Efekt těchto realizovaných investic by zřízení poříčního oddělení s oblastí působnosti na vodní nádrži Orlík ještě umocnilo.

Charakteristika plavební sezóny 2016

Plavební sezóna 2016 byla velice intenzivní, a to z hlediska využití vodních cest jak k dopravním účelům (dopravní obslužnost), tak i k rekreační plavbě a jiným rekreačním účelům. Zvyšující se intenzita plavebního provozu je charakterizována zejména zvyšujícím se zájmem občanů o rekreační plavbu.

Důvody tohoto trendu je nutné spatřovat v následujících okolnostech:

- Právní úprava užívání povrchových vod k plavbě byla mírně uvolněna a k plavbě plavidel se spalovacími motory je možné využívat větší počet vodních ploch.
- Příznivá socioekonomická situace země, odezněla hospodářská krize a občané ve zvýšené míře realizují odložené nákupy.
- Státní investice do budování vodních cest a jejich infrastruktury se soustřeďují zejména do oblasti rekreační plavby. V roce 2017 dojde ke splavnění dalšího úseku vltavské vodní cesty a dopravně významná vodní cesta Vltava bude využitelná k plavbě v délce 240 km (v současnosti je celková délka sledovaných vodních cest 720 km).
- Nepříznivá bezpečnostní situace ve světě způsobuje, že vyšší procento občanů tráví dovolenou v tuzemsku a hodlá provozovat aktivity, které dříve realizovali v zahraničí.

Z evidencí vedených SPS je možné tuto stoupající tendenci zájmu občanů o rekreační plavbu statisticky doložit.

Tabulka č. 1: Počet vydaných průkazů způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel novým držitelům (nově získaná oprávnění)

Rok k 30. 9.	Počet vydaných průkazů (nově získaná oprávnění)
2014	2 308
2015	1 935
2016	2 604

Zdroj: Státní plavební správa

Stoupajícímu trendu oblíbenosti rekreační plavby odpovídají i statistiky počtu evidovaných malých plavidel a vodních skútrů v rejstříku malých plavidel. Niže v tabulce jsou uvedena data, která tento nárůst zájmu o rekreační plavbu dokreslují.

Tabulka č. 2: Počet nově evidovaných malých plavidel a vodních skútrů v rejstříku malých plavidel

Rok k 30.9.	Celkem nově evidovaných malých plavidel	Z toho vodní skútry
2014	519	83
2015	562	114
2016	730	164

Zdroj: Státní plavební správa

Dopravní opatření provedená SPS v průběhu plavební sezóny

S účinností od 8. 4. 2016 byl na dopravně významné vodní cestě Vltava v hlavním městě Praha zaveden výtlačný režim plavby. Úprava se týkala úseku s intenzivním provozem osobní lodní dopravy od plavební komory Praha-Štvanice (ř. km 50,83) proti proudu k železničnímu mostu na Výtoni (ř. km 55,35), včetně zdrže Staroměstského jezu, a dále úseku od Císařské louky (ř. km 56,55 pod stadionem vodních sportů) po Barrandovský most (ř. km 58,55). Důvodem přijetí tohoto dopravního opatření byla zejména kumulace nejintenzivnějšího provozu osobní lodní dopravy v ČR s ostatními druhy plavby, zejména plavby plavidel bez vlastního strojního pohonu v rámci působení zájmových sdružení a plavby malých plavidel s vlastním strojním pohonem. Problematická situace přetrvávala od roku 2012.

Pro vodní nádrže Slapy, Orlík a Brno byla SPS vydána rozhodnutí o osazení plavebního značení, kterým byly vymezeny na těchto vodních nádržích plochy pro koupání, do kterých mají zakázáno vplouvat plavidla s vlastním strojním pohonem případně veškerá plavidla. Na Slapech se jedná o 8 ploch pro koupání a na Orlíku je to taktéž 8 ploch. Jsou to místa s největší koncentrací rekreantů, tj. koupajících se. Tato místa byla vytipována ve spolupráci se starosty a Povodím Vltavy, s. p. Ve vzdálenosti do 50 m od hranice těchto vymezených ploch je v souladu s pravidly plavebního provozu nutné dodržovat nejvyšší povolenou rychlost 10 km/hod. nebo, pokud není plavidlo vybaveno zařízením k měření rychlosti, výtlačný režim plavby. Počet ploch do zahájení plavební sezóny 2017 pravděpodobně ještě mírně vzroste, SPS projednává další návrhy na vymezení ploch pro koupání.

Plánovaná a zvažovaná dopravní opatření pro plavební sezónu 2017

Vzhledem ke zvýšenému plavebnímu provozu v některých úsecích vodní nádrže Slapy dojde pro plavební sezónu 2017 v zájmu zajištění bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu k přijetí dopravního opatření pro tuto vodní cestu, na základě kterého by v úseku s intenzivním plavebním provozem od Nové Rabyně ř. km 94,00 po Měřín (Hrdlička) ř. km 98,00 a v úseku od silničního mostu na ř. km 100,50 po Mastník ř. km 105,00 byl zaveden režim plavby ve výtlačku. Dále budou vymezovány další prostory pro koupající se. Za nezbytně nutné dopravní opatření pro tuto vodní cestu je považováno vymezení dvou ploch pro provoz vodních skútrů sloužících k sportovní jízdě s akrobatickými prvky.

Na vodní nádrži Orlík byl zaznamenán plavební provoz s nižší intenzitou, než je tomu na vodní nádrži Slapy. Po vyhodnocení plavební sezóny a s ohledem na geomorfologický charakter této vodní nádrže jsou přijatá dopravní opatření, tj. vymezení ploch pro koupající se a vymezení plochy pro provoz vodních skútrů v zásadě dostatečná. Pro plavební sezónu roku 2017 je možné na základě podnětů provozovatelů zařízení na této vodní cestě vymezit další prostory pro koupající se a jako žádoucí se jeví vymezení druhé plochy pro provoz vodních skútrů, aby byla rozsáhlá nádrž efektivněji pokryta. I situace na vodní nádrži Orlík však bude nadále bedlivě sledována a v případě nutnosti budou z důvodu plavební bezpečnosti nebo plavebního provozu přijata či připravena nová dopravní opatření. Situaci na vodní nádrži se pak bude věnovat materiál Vyhodnocení plavební sezóny roku 2017.

Z hlediska plánovaných dopravních opatření je třeba také zmínit, že v roce 2017 dojde k dokončení plavební komory Hněvkovice a Vltava se tak pro plavidla schopná plout po vodní cestě dopravně významné I. třídy stane splavnou v úseku České Budějovice až vodní nádrž Orlík a pro některá malá plavidla se stane splavnou dokonce v úseku České Budějovice až po soutok s Labem. Touto skutečností bude plavební sezóna roku 2017 jistě ovlivněna a podle průběžného nebo závěrečného vyhodnocení plavební sezóny budou přijímána patřičná dopravní opatření.

Struktura kontrolní činnosti SPS

V období od dubna do září tohoto roku jednotlivé pobočky vykonávaly dozor v oblastech, které jsou plaveckou veřejností zvláště oblíbené. Jedná se o vodní nádrže vltavské kaskády včetně Lipna (zejména Slapy a Orlík), dále pak Hracholusky, Bařův kanál, Nové Mlýny, Brněnská přehrada, Vranovská přehrada apod. Celkem bylo za toto období provedeno 179 kontrol (kontrolních dnů). Jenom pro srovnání – tato plavební sezóna trvala celkem 183 dnů a SPS s počtem 20 výkonných pracovníků vykonávala dozorovou činnost na všech sledovaných vodních cestách, vyjádřeno v procentech, 98 % času (kontrolních dnů) trvání této plavební sezóny. SPS samozřejmě dozorovou činnost koná i ve zbylých měsících roku, tj. od ledna do března a od října do prosince.

Práce SPS se zaměřila na dozorovou činnost zejména o víkendech a svátcích v období letních prázdnin, kdy, i podle statistik z předešlých let, je intenzita provozu na vodních cestách a nádržích nejvyšší. SPS vykonávala dozorovou činnost všechny víkendy v červenci a srpnu, což obnáší 18 dní. Některé víkendové kontroly byly prováděny i ve spolupráci s Policií ČR. Dozorová činnost ve spolupráci s Policií ČR probíhala samozřejmě nejenom o víkendech.

Začátkem měsíce července probíhalo bezpečnostní opatření Policie ČR s názvem „Voda 2016“, kdy byly prováděny intenzivní kontroly na sledovaných i nesledovaných vodních cestách po celé republice za součinnosti SPS.

SPS v této plavební sezóně zkontrolovala 1300 plavidel a zaevidovala 404 porušení zákona o vnitrozemské plavbě nebo zákona o vodách, kterých se dopustilo 327 přestupců. Ve 163

případech s nimi bylo zahájeno správní nebo přestupkové řízení. Na místě bylo uloženo 91 pokut v blokovém řízení a v 73 případech postačila k nápravě stavu věci domluva, pokud se jednalo o drobnější porušení předpisů platných ve vnitrozemské plavbě a závadový stav byl na místě odstraněn.

- SPS – pobočka Praha zkontrolovala 406 plavidel, zaevidovala 237 porušení předpisů,
- SPS – pobočka Děčín zkontrolovala 271 plavidel, zaevidovala 74 porušení předpisů,
- SPS – pobočka Přerov zkontrolovala 623 plavidel, zaevidovala 93 porušení předpisů.

Přehled správního trestání je uveden v tabulce, která je přílohou této informace.

Analýza zjištěných protiprávních jednání

V období plavební sezóny 2016 jednotlivé pobočky SPS zjišťovaly opakující se porušování předpisů, z nichž k nejčastějším patří:

- nesprávné nebo chybějící poznávací znaky na plavidlech,
- nedostatky zejména v záchranné nebo signalizační výstroji plavidla,
- plavba s motorem o výkonu vyšším než 10 kW na vodní cestě, kde je plavba s vyšším výkonem zakázána,
- nedodržení významu plavebního značení,
- vedení plavidla bez průkazu způsobilosti k jeho vedení,
- plavba plavidla bez lodního osvědčení nebo s neplatným lodním osvědčením,
- porušení předpisů o vodním lyžování nebo provádění této činnosti mimo vymezenou vodní plochu,
- provádění figurální plavby mimo vymezenou vodní plochu,
- porušení zákazu vytvářet škodlivé vlnobití a sání,
- vedení plavidla pod vlivem alkoholu.

V působnosti pobočky Praha probíhal intenzivní dozor především na Slapské a Orlické nádrži, a to z důvodu silného provozu v této části vltavské vodní cesty.

Z uvedeného přehledu je možno konstatovat následující zjištění. Zvyšuje se počet případů, kdy vůdci některých malých plavidel nemají v průběhu plavby u sebe lodní osvědčení nebo průkaz způsobilosti k vedení plavidla, a proto je nemohou na požádání předložit ke kontrole, ačkoli tyto doklady vlastní, nebo předloží pouze kopie dokladů (zejména dokladů plavidla). Jako důvod uvádějí obavu z utopení těchto dokladů. Méně je těch, kteří použili plavidlo v provozu bez technické prohlídky nebo vydaného lodního osvědčení. Porušení významu plavebního značení spočívá zpravidla v porušení významu signálního znaku zákazu stání nebo zákazu vplutí do vyznačeného prostoru na vodní cestě nebo nedodržení zákazu vlnobití a sání.

V působnosti pobočky Děčín je státní dozor prováděn na úseku dolního Labe a doplňkově i na dalších sledovaných účelových vodních cestách. I na těchto vodních cestách byly zjištěny případy, kdy lodní osvědčení malého plavidla nebo průkaz způsobilosti k jeho vedení neměl vůdce plavidla při sobě na plavidle, ale ponechal si je na břehu nebo předložil pouze fotokopie těchto dokladů. Častým přestupkem dále byla plavba plavidla s propadlým lodním osvědčením nebo bez lodního osvědčení.

V působnosti pobočky Přerov probíhaly kontroly především na Baťově kanále a na vodních nádržích, kde je plavba plavidel se spalovacím motorem omezena výkonem do 10 kW. Jsou to přehradní nádrže Brno, Nové Mlýny I, Nové Mlýny III a Vranov. Častým přestupkem na

vodních cestách v působnosti této pobočky byla nedostatečná vybavenost plavidel záchrannými prostředky.

Poměrně častým přestupkem, který SPS projednávala, bylo požití alkoholu vůdcem malého plavidla.

Vývoj nehodovosti

V roce 2016 je evidováno 15 plavebních nehod. Z toho na 14 plavebních nehodách mělo účast malé plavidlo. Jednalo se o 5 vzájemných kolizí, o dvě kolize malého plavidla s překážkou na vodní cestě a jednu kolizi malého plavidla s přístavním můstkem. Potopila se 2 malá plavidla, která byla při stání nesprávně zajištěna, jedno z nich bylo ve špatném technickém stavu a jeho majitel je dosud neznámý. Na jednom malém plavidle vznikl při startování motoru požár, což mělo za následek zničení tohoto plavidla. Ve třech případech došlo ke kolizi „velkého“, tj. jiného než malého, plavidla s malým plavidlem a v jednom případě se jednalo o potopení převozní lodě. Většinu plavebních nehod šetří a uzavírá SPS ve své pravomoci.

Pouze nehody, při nichž došlo ke značné škodě, nebo mají znaky trestného činu, vyšetřuje Policie ČR a SPS jí poskytuje odbornou spolupráci. Jednalo se o dále uvedené plavební nehody:

- kolize veslice s malým plavidlem s vlastním pohonem na Vltavě v Praze, při které byla zraněna veslařka,
- kolize vodního skútru s malým plavidlem s vlastním pohonem na přehradě Orlík, při které došlo ke smrtelnému úrazu, a
- potopení převozní lodě na Slapské nádrži, která se naštěstí obešla bez vážnější újmy na zdraví osob.

Právní úprava vnitrozemské plavby

Základní právní rámec užívání povrchových vod k plavbě, provozu plavidel na vodních cestách a technických požadavků na plavidla tvoří zejména:

- **Zákon o vnitrozemské plavbě (č. 114/1995 Sb.)**
- Vyhláška č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu)
- Vyhláška č. 42/2015 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel
- Vyhláška č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách
- Vyhláška č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách
- Vyhláška č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí
- Vyhláška č. 138/2000 Sb., o radiotelefonním provozu na vnitrozemských vodních cestách
- Vyhláška č. 356/2009 Sb., o informacích zaznamenávaných v Říčních informačních službách

- **Zákon o vodách (č. 254/2001 Sb.)**
- Vyhláška č. 46/2015 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě

- **Zákon o posuzování shody (č. 90/2016 Sb.)**
- Nařízení vlády č. 96/2016 Sb., o rekreačních plavidlech a vodních skútrech

Právní úprava v oblasti vnitrozemské plavby prošla v období od 1. 1. 2015 zásadními změnami. Mezi nejzásadnější patří velká novela zákona o vnitrozemské plavbě provedená zákonem č. 187/2014 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

Změny provedené novelou zákona o vnitrozemské plavbě zasáhly prakticky všechny oblasti upravené tímto zákonem. Novelizace přinesla jednak dílčí změny stávající právní úpravy, ale i právní úpravu koncepčně zcela novou.

V návaznosti na zcela nové definování pojmů přístav, přístaviště, překladiště, vývaziště a kotviště byla vytvořena koncepčně nová právní úprava provozu těchto míst určených ke stání plavidel na vodní cestě. K provozování přístaviště, překladiště, vývaziště a kotviště vydává SPS na žádost povolení, pokud provozem nebude ohrožena bezpečnost a plynulost plavebního provozu. Dále například veřejné přístavy již nejsou uvedeny v příloze zákona o vnitrozemské plavbě, ale jejich seznam vede SPS.

Koncepčně novou právní úpravu má i oblast plavebního provozu. Tato ustanovení nově stanovují zákonný zákaz plavby plavidel za určitých situací nebo v určitých místech vodní cesty. Nově byla založena pravomoc plavebního úřadu dlouhodoběji regulovat plavbu na vodní cestě v případě mimořádné události, modernizace nebo údržby vodní cesty nebo s ohledem na kapacitní omezení vodní cesty, a to prostřednictvím opatření obecné povahy.

Novela zákona o vnitrozemské plavbě přinesla rovněž zcela novou koncepci v oblasti vymezování vodních ploch, ve kterých dochází k určité specifické činnosti, při které nemohou být z podstaty věci respektována pravidla plavebního provozu, a to zejména pravidla spojená s manévrováním, přibližováním, dodržováním rychlosti apod. Pravomoc vymezit takovou plochu náleží SPS, která plochu vymezí z moci úřední opatřením obecné povahy. Úprava těchto vymezených ploch koncepčně nahradila stávající úpravu ploch pro provoz vodních skútrů, které byly jedinými místy, kde bylo možné do 31. 12. 2014 vodní skútry provozovat. Nová právní úprava tak již vymezené vodní plochy neváže na určitý druh plavidla, ale vztahují se především k činnosti, která v nich může být provozována a v běžném plavebním provozu je obecně zakázána.

Další významnou částí zákona o vnitrozemské plavbě jsou zcela nově koncipovaná pravidla plavebního provozu. Do účinnosti novely zákona o vnitrozemské plavbě byla pravidla plavebního provozu obsažena ve vyhlášce federálního ministerstva dopravy č. 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky, jejíž přílohou byl Řád plavební bezpečnosti. Vyhláška byla vydána na základě § 17 odst. 1 a § 24 zákona č. 26/1964 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. V roce 2015 však došlo k přijetí nové vyhlášky upravující pravidla plavebního provozu, kterou je vyhláška č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu. Touto vyhláškou se zároveň zrušila vyhláška č. 344/1991 Sb.

Ke změnám došlo i v oblasti správního trestání ve vnitrozemské plavbě. Nově byla dána Policii České republiky pravomoc ukládat za stanovené přestupky pokuty v blokovém řízení.

V oblasti podzákoné normotvorby došlo k přijetí nové vyhlášky o užívání povrchových vod k plavbě, vyhlášky o malých plavidlech a již zmíněné vyhlášky o pravidlech plavebního provozu.

Uvedené změny právních předpisů měly za cíl reflektovat změny v oblasti vnitrozemské plavby, kdy stávající právní úprava již v některých ohledech nevyhovovala a zároveň šlo o koncepční snahu o rozvoj a podporu vodní dopravy, včetně rekreační plavby.

Závěry

Vzrůstající intenzitě plavebního provozu, která nastává a je patrná i ze vzrůstajících počtů vůdců plavidel i evidovaných plavidel, je nutné přizpůsobit plavební dozor. V tomto smyslu byly novelou zákona o vnitrozemské plavbě č. 187/2014 Sb. dány nové pravomoci Policii ČR. Této skutečnosti a také potřebě výkonu obecného dozoru dodržování právních předpisů v oblasti rekreační plavby Policií ČR by měla odpovídat i její vnitřní struktura. Z tohoto hlediska je zvláště problematicky vnímána absence pořádkového oddělení Policie ČR, které by působilo na vodní nádrži Orlík, jež je jednou z hojně využívaných vodních nádrží k plavbě a rekreaci.

Současné personální kapacity SPS neumožňují provádět ze strany tohoto odborného orgánu intenzivnější plavební dozor, než jaký byl zajištěn plavební sezóně roku 2016. Na tomto místě je nutno uvést, že ti samí pracovníci SPS, kteří vykonávají dozor na vodních cestách, zjištění, která nejsou skončena v blokovém řízení, projednávají v přestupkovém nebo správním řízení. Dále projednávají i přestupky nebo správní delikty, které na SPS předává Policie ČR nebo městská policie. Do agendy těchto pracovníků patří i výkon dozoru a dohled nad infrastrukturou vodních cest, a to od povolování až po kontrolu provozu přístavů, přístavišť, vývazišť, kotvišť a překladišť. Další častou činností je povolování akcí na sledovaných vodních cestách (jedná se zejména o závody či jiné sportovní, kulturní a společenské akce, jež vyžadují úpravu nebo omezení plavebního provozu), kterých SPS ročně povoluje kolem 400. Samozřejmě agenda těchto pracovníků je mnohem širší, výčet činností vyplývající z právní úpravy je uveden v úvodní části tohoto materiálu.

Z výše uvedeného vyplývá, že se nejedná jenom o dozor na plavební provoz a projednávání přestupků, správních deliktů a plavebních nehod, ale dále činnost těchto pracovníků zahrnuje dozor na vodní cesty a přístavy, což znamená kontrolu infrastruktury vodních cest neboli součástí vodních cest tak, jak je zná zákon o vnitrozemské plavbě, a samotné vodní cesty jako takové (kontrola udržování její splavnosti; udržování vodní cesty spadá do působnosti státních podniků povodí řízených resortem zemědělství).

Zajistit při stávajícím rozsahu agendy a s narůstajícím počtem plavidel a vůdců plavidel vysokou úroveň bezpečnosti plavebního provozu, tak lze pouze při zvýšení počtu systemizovaných služebních míst pro SPS, jako odborný a výkonný dozorový orgán. V materiálu uvažovaná úprava systemizace spočívající ve zřízení šesti nových systemizovaných míst pro SPS vychází především z intenzity výkonu plavebního dozoru a dalších činností. Navýšený počet systemizovaných míst by se tak měl mezi pobočky rozdělit následujícím způsobem: pobočka Praha – 3 systemizovaná místa, pobočka Přerov – 2 systemizovaná místa a pobočka Děčín – 1 systemizované místo. U pobočky Praha je v potaz brána největší územní působnost, specifika a intenzita plavebního provozu v Praze a především nutnost výkonu dozoru na vodních nádržích Slapy a Orlík. Při vyhodnocování systemizovaných míst v pobočce Přerov bylo uvažováno především s upraveným režimem užívání povrchových vod k plavbě na některých vodních plochách v územní působnosti pobočky (vodní nádrže Brněnská, Vranov, Nové Mlýny...) a rostoucím plavebním provozem na vodní nádrži Dalešice a na Baťově kanálu. U pobočky Děčín se vychází především ze zákonné povinnosti zajišťovat provoz střediska Říčních informačních služeb, dále z nutnosti výkonu dozoru nad veřejnými přístavy a rovněž ze souvislostí vyplývajících z upraveného režimu užívání povrchových vod k plavbě na některých vodních plochách v územní působnosti pobočky (vodní nádrž Máchovo jezero).

Důležitým aspektem vysoké úrovně plavební bezpečnosti jsou také příslušná dopravní opatření na vodních cestách, a to nejen ta, která působí vůči plavbě určitým restriktivním způsobem (vymezování ploch pro koupající se, značení povinného výtlačného režimu atp.), ale také dopravní opatření naplňující ustanovení zákona o vnitrozemské plavbě a umožňující některé aktivity, jež jsou v běžném plavebním provozu zakázány. Mezi tato dopravní opatření, která mohou významnou měrou přispět ke zvýšení plavební bezpečnosti, patří vymezování vymezených vodních ploch ve smyslu § 30a zákona o vnitrozemské plavbě, a to zejména vymezených vodních ploch určených 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. Pakliže bude existovat dostatečné množství těchto ploch, vůdci plavidel soustředí v souladu se zákonem předmětné činnosti do vymezených vodních ploch a nebudou je vykonávat v běžném plavebním provozu.

Ve světle uvedených závěrů a jejich rozboru v tomto materiálu navrhuje ministr dopravy Vládě ČR:

I. vzít materiál „Analýza plavební sezóny roku 2016“ na vědomí

II. uložit

1. ministru dopravy zajistit na vhodných místech vodních nádrží Slapy a Orlík vymezení vymezených vodních ploch ve smyslu § 30a zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a to zejména vymezených vodních ploch určených 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,
2. ministru dopravy ve spolupráci s ministrem vnitra předložit Vládě do 31. 3. 2018 materiál „Analýza plavební sezóny roku 2017“ včetně zprávy o spolupráci a koordinaci dozorových činností Státní plavební správy a Policie ČR a včetně informací o plnění bodu II/1 tohoto usnesení.

Tabulka č. 3: Statistické údaje za období duben až září 2016 –
správní trestání za přestupky ve vnitrozemské plavbě

		Praha	Děčín	Přerov	celkem
duben	počet kontr. plavidel	16	29	32	77
	počet přestupců	6	4	0	10
	počet přestupků	7	4	0	11
	z toho na ozn. PČR	0	0	0	0
	na ozn. MěP	0	0	0	0
květen	počet kontr. plavidel	28	17	51	96
	počet přestupců	15	4	8	27
	počet přestupků	19	4	8	31
	z toho na ozn. PČR	1	2	1	4
	na ozn. MěP	0	0	0	0
červen	počet kontr. plavidel	51	42	102	195
	počet přestupců	20	15	7	42
	počet přestupků	27	20	7	54
	z toho na ozn. PČR	2	1	2	5
	na ozn. MěP	3	0	0	3
červenec	počet kontr. plavidel	103	64	199	366
	počet přestupců	41	14	27	82
	počet přestupků	54	14	30	98
	z toho na ozn. PČR	8	1	6	15
	na ozn. MěP	4	0	0	4
srpen	počet kontr. plavidel	146	69	172	387
	počet přestupců	63	13	26	102
	počet přestupků	77	14	36	127
	z toho na ozn. PČR	4	1	1	6
	na ozn. MěP	5	0	0	5
září	počet kontr. plavidel	62	50	67	179
	počet přestupců	38	15	11	64
	počet přestupků	53	18	12	83
	z toho na ozn. PČR	0	0	1	1
	na ozn. MěP	5	0	0	5
celkem	počet kontr. plavidel	406	271	623	1 300
	počet přestupců	183	65	79	327
	počet přestupků	237	74	93	404
	z toho na ozn. PČR	15	5	11	31
	na ozn. MěP	17	0	0	17

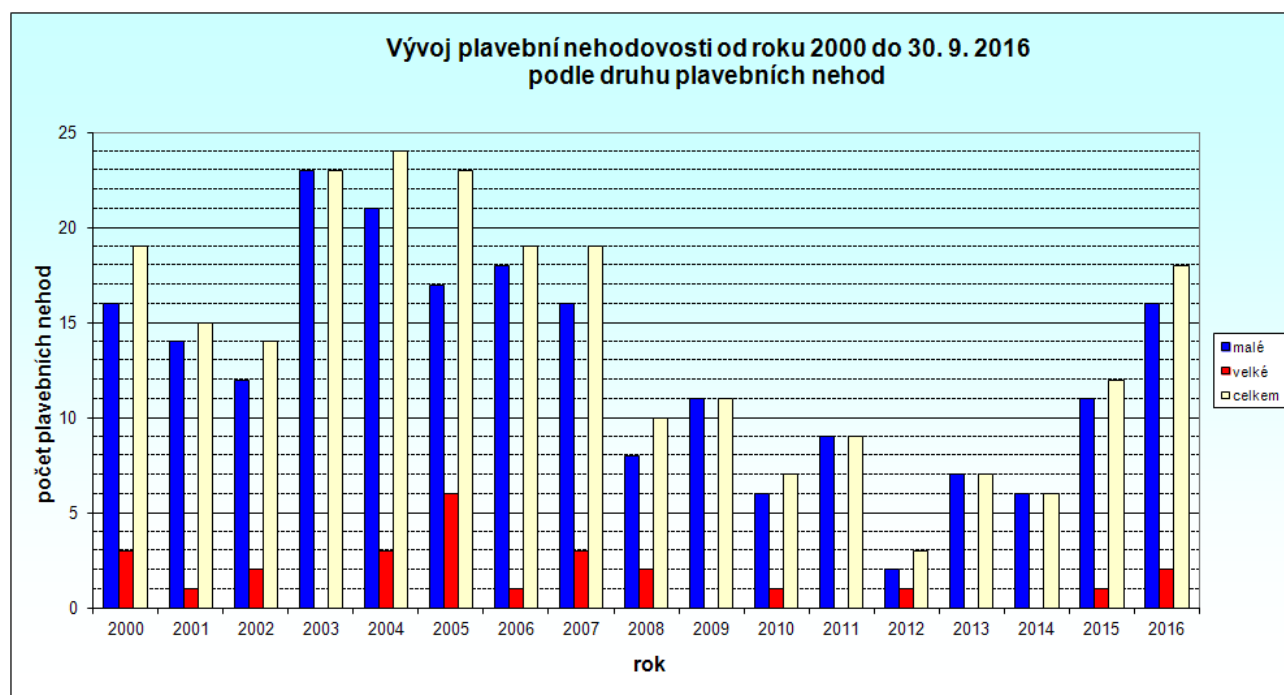
Zdroj: Státní plavební správa

Tabulka č. 4: Vývoj plavební nehodovosti 2000 - 2015 podle účasti plavidel

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
velká plavidla	11	5	4	13	14	10	8	8	6	3	3	1	1	4	1	1
malá plavidla	3	7	3	4	3	8	7	5	2	3	2	3	1	0	2	3
kolize VP	2	2	3	2	3	0	0	2	1	0	1	1	1	0	1	0
kolize MP	1	0	2	2	2	4	4	1	0	3	1	2	0	2	2	3
kolize VP s MP	1	1	2	2	1	1	0	3	1	2	0	2	0	1	0	3
kolize MP s plavcem	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2

Zdroj: Státní plavební správa

Graf č. 1: Vývoj plavební nehodovosti 2000 – 30. 9. 2016



Zdroj: Státní plavební správa

Tabulka č. 5: Následky nehod malých plavidel

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
pouze materiální škoda	3	7	5	8	5	8	9	8	2	8	2	7		3	4	8	87
ublížení na zdraví	1		2			3	2	1								2	11
smrtelný úraz	1				1				1				1			1	5
utonutí	1	1			1	2					1						6
																	109

Zdroj: Státní plavební správa

Tabulka č. 6: Účast malých plavidel na nehodovosti

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	celkem
samotné malé plavidlo	3	7	3	3	3	8	7	6	2	3	3	3	1		2	3	57
vzájemná kolize malých plavidel	1		2	3	2	4	4	1		3		1		2	2	3	28
kolize malého plavidla s velkým plavidlem	1	1	2	2	1	1		2	1	2		3		1		3	20
kolize malého plavidla s plavcem	1				1											2	4
																	109

Zdroj: Státní plavební správa

Tabulka č. 7: Výsledky kontrol plavidel v provozu od roku 2010 do 30. září 2016

rok	počet kontrolovaných plavidel	bez zjištěných závad	počet přestupců	vyřízeno domluvou	pokuta v blokovém řízení	správní nebo přestupkové řízení
2010	925	708	217	91	102	24
2011	679	459	220	87	112	21
2012	634	443	191	75	83	33
2013	551	353	198	66	99	33
2014	713	549	164	64	43	57
2015	1042	818	224	63	80	81
2016	1302	974	328	73	95	161

Zdroj: Státní plavební správa