

Analýza plavební sezóny roku 2019



státní dozor na vodních cestách

v období 1. 4. - 30. 9. 2019



Obsah

1 Úvod	3
2 Výkon státního dozoru na vodních cestách	3
2.1 Státní plavební správa	3
2.2 Policie ČR	4
2.3 Městská a obecní policie	4
3 Vyhodnocení plavební sezóny 2019	5
3.1 Legislativní změny a novinky v rámci činnosti úřadu	5
3.2 Dopravní opatření	5
3.3 Omezení a zastavení plavby	7
3.4 Uzavřené vodní plochy pro bezpečné koupání a pohyb plavců	7
3.5 Vymezené vodní plochy pro sportovní a akrobatickou plavbu	8
3.6 Evidence průkazů způsobilosti a rejstřík malých plavidel	10
3.7 Spolupráce s Policií ČR	11
3.8 Analýza kontrol a zjištěných protiprávních jednání	12
3.9 Vývoj plavební nehodovosti v plavební sezóně 2019	14
3.10 Celkové zhodnocení vývoje plavební nehodovosti	15
3.11 Osvětová činnost	17
4 Závěr	19
Seznam obrázků, grafů a tabulek	21

1 Úvod

Oblíbenost dovolené u vody strávené ať již koupáním, rybařením či jinými rekreačními aktivitami přispívá k vzrůstající oblíbě rekreační plavby, a to jak motorových, tak nemotorových plavidel. V současnosti nenalezneme k rekreaci využívanou vodní plochu, kde by nebylo možné si půjčit alespoň šlapadlo. Na mnoha z nich si lze půjčit i evidenci nepodléhající plavidlo s vlastním strojním pohonem. Státní plavební správa eviduje 164 půjčoven malých plavidel umístěných na vodní cestě.

I přes zvyšující se oblibu tohoto druhu odpočinku lze zcela zodpovědně konstatovat, že vodní doprava, a to včetně zmiňované rekreační plavby, patří k nejbezpečnějším druhům dopravy. V hodnocené plavební sezóně dokonce nehodovost poklesla o polovinu ve srovnání se sezónou minulou. Tento stav je výsledkem důsledné a intenzivní dozorové činnosti a spolupráce všech dozorových orgánů, která započala ihned, jakmile statistiky a vlastní zjištění naznačily tento trend. Je to také výsledek vhodných dopravních opatření, která jsou každoročně analyzována a dle vývoje intenzity a struktury plavebního provozu na jednotlivých úsecích vodních cest aktualizována. Ta z nich, která se již po několik let opakují, jsou již plaveckou veřejností zažitá.

V oblasti bezpečnosti plavby hraje svoji roli i pokračující osvětová činnost plavebního úřadu, realizovaná na principu uplatňování zásady prevence, která předchází represí (tj. snaha o rozšíření povědomí plavecké veřejnosti předcházet porušování pravidel plavebního provozu). Jinak řečeno snaha o to, aby bylo plaveckou veřejností přirozeně akceptováno poselství, které bylo představeno v rámci TV mini seriálu k „Bezpečnost plavebního provozu“: „Na vodě nejsi sám“.

2 Výkon státního dozoru na vodních cestách

2.1 Státní plavební správa

Státní plavební správa (dále jen „SPS“) vykonává dozor nad provozem na vodních cestách v souladu s ustanovením § 42 zákona o vnitrozemské plavbě. Kontrolní a dozorová činnost je SPS vykonávána prostřednictvím třech územních poboček, a to se sídlem v Praze, Děčíně a Přerově. Agendy, které tvoří kontrolní a dozorovou činnost, jsou stanoveny zákonem o vnitrozemské plavbě, zákonem o vodách a jejich prováděcími předpisy zahrnujícími zejména:

- dozor na plavební provoz,
- dozor na vodní cesty,
- dozor na odbornou způsobilost vůdců a členů posádek,
- dozor na lodě, malá plavidla, plovoucí zařízení, plovoucí tělesa a plovoucí stroje,
- správu systému Říčních informačních služeb (dále jen „RIS“) a provoz střediska RIS.

Výše uvedený výčet agend je pouze rámcový, podrobně jsou specifikovány v citovaných zákonech a prováděcích předpisech. Působnost SPS je vykonávána prostřednictvím centrálních útvarů ředitelství SPS se sídlem v Praze. Tyto útvary zajišťují vnitřní chod celého správního úřadu. Výkonnou činnost (provádění dozoru, kontroly technické způsobilosti, ověřování znalostí a schopností žadatelů o vydání průkazu způsobilosti, vydávání průkazů osob a dokladu plavidel)

zajišťují především pobočky úřadu v Praze, Přerově a Děčíně. Jednotlivé útvary ředitelství SPS v Praze zajišťují především odbornou metodiku pro výkonné složky a vnitřní kontrolu. Dále pak zajišťují záležitosti finanční, hospodářské a personální.

Dalšími dozorovými orgány v oblasti vnitrozemské plavby jsou Policie ČR, Městská a obecní policie. SPS intenzivně spolupracuje s policií jak v rámci dozorové činnosti, tak v oblasti osvěty, např. organizací společných kontrolních akcí nebo osvětových činností na vodní cestě.

2.2 Policie ČR

Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, novela zákona o vnitrozemské plavbě a zákon o vodách dává Policii ČR konkrétní dozorové pravomoci, a to zvláště v případě přestupků, projednat je v tzv. příkazním řízení na místě. V případě závažnějších přestupků zákon o vnitrozemské plavbě ani zákon o vodách konkrétní pravomoci Policii ČR 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 je důvodné se domnívat, že byl spáchán přestupek.

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

2.3 Městská a obecní policie

Zákon o vnitrozemské plavbě nesvěřuje strážníkům obecní a městské policie žádné zvláštní úkoly ani pravomoci. Jejich činnost na vodních cestách 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.

Na základě zjištěných poznatků o spáchaných přestupcích zahajuje a provádí přestupková řízení SPS.

3 Vyhodnocení plavební sezóny 2019

3.1 Legislativní změny a novinky v rámci činnosti úřadu

Do plavební sezóny zasáhla novela zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, která byla publikovaná pod č. 135/2019 Sb. Novela zákona se z větší části týkala změn v oblasti technické způsobilosti plavidel jiných než malých, čímž byla transponována směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby. Na novelu zákona následně navázala novela vyhlášek s tím souvisejících: vyhlášky č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů (publikováno pod č. 136/2019 Sb.) a vyhlášky č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách (publikováno pod č. 138/2019 Sb.).

Další změny prováděcích předpisů spojené s novelou zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě:

- č. 137/2019 Sb., kterou se mění vyhláška č. 356/2009 Sb., o informacích zaznamenávaných v Říčních informačních službách,
- č. 139/2019 Sb., kterou se mění vyhláška č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů, a vyhláška č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu).

Novely nabyly účinnosti ke dni 19. června 2019.

V tomto roce byla veřejnosti zpřístupněna aplikace pro on-line objednávání technických prohlídek malých plavidel. Systém umožňuje objednání již evidovaného malého plavidla na provedení technické prohlídky ve vybraných lokalitách dle územní působnosti poboček Státní plavební správy Děčín, Praha a Přerov na konkrétní termín. Součástí technické prohlídky objednané online může být i změna zápisů v rejstříku malých plavidel (změna vlastníka, provozovatele, výměna motoru). Tímto úřad reagoval na požadavky žadatelů, kdy naplánováním prohlídek na konkrétní místo a termín šetří jejich energii i čas.

3.2 Dopravní opatření

Stejně jako v plavebních sezónách 2016, 2017 a 2018 došlo k úpravě plavebního provozu na vltavské vodní cestě v Praze. Konkrétně došlo k obnovení plavebního značení, kterým se zavádí plavba ve výtlačném režimu. A to ve dvou úsecích v centrální části Prahy: 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 od Císařské louky (ř. km 56,55 pod stadionem vodních sportů) po Barrandovský most (ř. km 58,55). Na těchto úsecích je intenzivní provoz osobní lodní dopravy, rekreačních a malých plavidel. Tyto úseky jsou v letních měsících často využívány veslaři a kanoisty k tréninkové přípravě. K opětovnému zavedení tohoto opatření došlo po dobrých zkušenostech v minulých letech.

Další dopravní značení na tomto úseku vodní cesty Vltava se týkalo paddleboardů, které se v poslední době těší velké oblibě, a to ne jenom na vodních plochách, ale i na řekách, např. v centrální části Prahy. S ohledem na intenzitu plavebního provozu v této části Prahy (značné množství velkých plavidel, která zde přistávají a odplouvají z přístavů a přístavišť, časté

otáčení plavidel, ztížené plavební podmínky) přistoupila SPS k úpravě plavebního provozu, která spočívala v zákazu plavby paddleboardů v úseku od plavební komory Praha-Štvanice (ř. km 50,83) proti proudu k železničnímu mostu na Výtoni (ř. km 55,35). Důvodem tohoto omezení bylo také to, že při plavbě paddleboardů reálně hrozí vznik rizikových situací, zejména při potkávání a křížení směrů plavby s velkými plavidly. Tyto situace mohou vést k ohrožování bezpečnosti těch uživatelů paddleboardů, kteří jsou nezkušení a neznají pravidel plavebního provozu a kteří užívají paddleboard poprvé na úseku vodní cesty s vysokou intenzitou provozu.

Dále bylo opakovaně realizováno (poprvé v roce 2017) dopravní opatření na vodním díle Slapy, a to v úseku od Nové Rabyně (ř. km 93,70) po Měřín-Hrdlička (ř. km 97,85) a od silničního mostu (ř. km 100,51) po ústí Mastníku (ř. km 105,00). V těchto úsecích byl zaveden signálními znaky režim plavby ve výtlaku, který platil od 15. června do 15. září. Opětovné zavedení dopravního opatření SPS konzultovala se starosty okolních obcí, kteří jej podporovali a podporují. Spolupráce SPS s místní samosprávou bude mít velký význam také při plánování dopravních opatření v následujících letech, neboť účinnost dopravních opatření je z nemalé části založena právě na jejich vnímání a dodržování občany z okolí vodního díla Slapy.

V roce 2017 SPS navázala komunikaci i se spolky v neziskovém sektoru (např. Spolek za Osadu Kobylníky). I na základě této spolupráce bylo vydáno další dopravní opatření na vodním díle Slapy. SPS pro plavební sezónu 2019 rozhodla o osazení plavebního značení, kterým se ve dvou lokalitách přikazuje plout při pravém břehu toku (viz obrázek č. 1). Osazené plavební značení tvoří kombinace plovoucích a břehových signálních znaků, kterými se převedla průběžná plavba k pravému břehu. Značení bylo osazeno v úseku ř. km 105,11–106,20 (v blízkosti osady Kobylníky) a v úseku ř. km 114,40–115,35 (v blízkosti kempu Cholín). Důvodem osazení plavebního značení byla opakovaně se vyskytující nežádoucí plavecká praxe, kdy si vůdci plavidel zkracovali plavbu při konvexní straně ostrých oblouků v uvedených lokalitách a přibližovali se tak příliš k levému břehu, kde způsobovali nežádoucí škodlivé vlnobití a sání.

Obrázek č. 1: Příkaz plout při pravém břehu toku



3.3 Omezení a zastavení plavby

Využití vodní cesty v tomto roce zásadně ovlivnila hydrologická situace, která omezila využívání dopravní infrastruktury. Začátkem srpna došlo k omezení plavebního provozu a v půlce srpna k ukončení proplavování přes plavební komoru Kořensko, a to s ohledem na pokles hladiny vodního díla Orlík. Ze zmiňovaného důvodu došlo koncem srpna k ukončení provozu lodního výtahu pro malá plavidla s hmotností do 3,5 t. Tato omezení negativně ovlivnila počet plavidel proplavených na vltavské kaskádě. Vzhledem k tomu, že k zastavení plavby došlo až koncem prázdnin, jednalo se pouze o mírný pokles.

Tabulka č. 1: Počet plavidel proplavených na vltavské kaskádě

Rok	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Počet proplavených plavidel	808	2 142	1 904	1 099	2 039	1 971	3 277	6 137	9 792	9 418 ¹

Stále rostoucí zájem o rekreační plavbu, atraktivita vodní cesty v úseku horní Vltavy – toto vše odráží i statistika osob, které se proplavily přes vltavskou kaskádu. V průběhu plavební sezóny vzrostl počet proplavených osob na 37 424 a to i přesto, že možnost využití celého úseku této vodní cesty se zkrátila skoro o dva měsíce.

3.4 Uzavřené vodní plochy pro bezpečné koupání a pohyb plavců

S pozitivním ohlasem municipalit a účastníků plavebního provozu se setkala vymezení prostor pro koupající se osoby. V těchto plochách je zakázán nejen pohyb, ale také vyvazování plavidel, čímž je jejich bezpečnost chráněna v maximální možné míře. V této plavební sezóně nedošlo k žádnému střetu plavce s plavidlem.

Koupající se osoby mohou nadále využívat ke koupání a plavání i částí vodních ploch mimo vymezené prostory. Zde jsou však povinny dbát zvýšené opatrnosti stejně jako každý účastník plavebního provozu. Doporučuje se dbát obecné zásady v dopravě: „vidět a být viděn“. Proto v rámci osvětové činnosti SPS nabádá plavce, aby nosili koupací čepice výrazné barvy nebo na sebe upozorňovali plovákem či balónem oranžové barvy.

V sezóně 2019 byly opět aktivně užívány k rekreaci plochy pro bezpečné koupání na níže uvedených vodních plochách:

- Vodní nádrž Slapy - 12 ploch pro koupání
- Vodní nádrž Orlík - 8 ploch pro koupání
- Brněnská přehrada - 5 ploch pro koupání
- Vodní dílo Vranov - 2 plochy pro koupání
- Vodní dílo Dalešice - 2 plochy pro koupání
- Vodní dílo Těrlicko - 3 plochy pro koupání
- Vodní dílo Žermanice - 4 plochy pro koupání

¹Údaj k 1. 10. 2019 Zdroj: Povodí Vltavy, státní podnik

3.5 Vymezené vodní plochy pro sportovní a akrobatickou plavbu

Zákon o vnitrozemské plavbě v ustanovení § 30a umožňuje plavebnímu úřadu vymežit opatřením obecné povahy část vodní cesty pro plutí malých plavidel, při němž dochází k objížďení řady uměle vytvořených překážek, ke skokům nad vodní hladinou nebo k provádění jiných akrobatických činností nebo k rychlostní jízdě, nebo provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem.

Tato právní úprava byla vytvořena především s cílem dosáhnout kompromisu mezi vůdci vodních skútrů a jetsurfů a ostatními účastníky plavebního provozu. S ohledem na to, že vodní skútry jsou často určeny k figurální plavbě, při které není možné dodržovat platná pravidla plavebního provozu, docházelo v minulosti k ohrožení bezpečnosti ostatních účastníků plavebního provozu včetně koupajících se osob. Za účelem dodržení maximální možné míry bezpečnosti tedy došlo k vymezení vodních ploch umístěných mimo dosah plavců a ohraničených bójemi proti vplouvání jiných plavidel. V takto vymezených plochách je rovněž jednoznačně stanovena provozní doba a také maximální počet současně se pohybujících plavidel. Mimo vymezené plochy je vůdce plavidla (skútru, motorového člunu, jachty) povinen dodržovat pravidla plavebního provozu. Když je dodržuje tak, jak jsou nastavena, je provoz těchto plavidel bezpečný.

V této plavební sezóně bylo v provozu pro širokou veřejnost 19 takto vymezených prostor pro plutí malých plavidel k sportovnímu vyžití (v roce 2019 vznikly 4 nové plochy), 23 prostor pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem a 12 prostor pro provozování vodního lyžování za závěsným vodním lyžařským vlekem. Seznam, lokalita a doba, pro kterou byly vymezeny vodní plochy dle § 30a zákona o vnitrozemské plavbě zobrazují Tabulky č. 2 a 3.

Tabulka č. 2: Prostory pro plutí malých plavidel k sportovnímu vyžití

Kraj	Lokalita	ř. km	Platnost
Středočeský	Vltava	72,60 – 72,71	15.08.2021
Středočeský	Vltava	76,20 - 76,60	30.09.2020
Středočeský	Vltava, VD Slapy	95,60 - 95,85	04.06.2020
Středočeský	Vltava, VD Slapy	104,00 – 104,40	30.09.2019
Středočeský	Vltava, VD Orlík	153,30 – 153,70	30.06.2023
Jihočeský	Vltava, VD Orlík	183,72 – 184,02	30.05.2024
Jihočeský	Vltava, VD Hněvkovice	213,200 - 213,700	18.07.2024
Jihočeský	Vltava, VD Hněvkovice	213,700 - 213,780	18.07.2024
Královéhradecký	Vodní plocha Předměřice nad Labem	západní část	30.09.2019
Královéhradecký	Vodní plocha Předměřice nad Labem	nejjižnější část	30.09.2022
Středočeský	Labe, Kostelec nad Labem	857,90 – 858,20	17.05.2020
Ústecký	Labe, Roudnice nad Labem	810,42 – 811,04	30.10.2021
Ústecký	Labe, Třeboutice	796,20 – 797,20	15.10.2021
Ústecký	Labe, Malé Žernoseky	782,15 – 782,30	31.12.2022
Ústecký	Labe, Brná nad Labem	771,49 – 772,49	15.10.2022
Ústecký	Labe, Děčín–Rozbělesy	742,06 – 742,15	30.07.2021
Ústecký	Matylda, Most	západní část	30.09.2021
Moravskoslezský	přehradní nádrž Těrlicko	cca 1,25 km od hráze	08.08.2024
Zlínský	Morava, Bělov	167,60 – 168,80	09.08.2020

Tabulka č. 3: Prostory pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem

Kraj	Lokalita	ř. km	Platnost
Jihočeský	Vltava, VD Orlík	182,72 – 183,72	06.06.2022
Jihočeský	Vltava, VD Hněvkovice	215,00 – 216,10	30.05.2024
Jihomoravský	rybník Oleksovice		02.08.2022
Královéhradecký	Vodní plocha Předměřice nad Labem	západní část	30.09.2019
Liberecký	Ploučnice, VD Stráž pod Ralskem	západní část	31.10.2021
Moravskoslezský	přehradní nádrž Těrlicko	cca 1,25 km od hráze	08.08.2024
Pardubický	písník Mělice u Přelouče	lokalita západ	15.06.2022
Pardubický	písník Mělice u Přelouče	lokalita východ	15.06.2022
Plzeňský	Hracholusky	cca 2 000 m od hráze	15.03.2021
Středočeský	Křenecké jezero		16.06.2022
Středočeský	Vltava, VD Vrané	71,90 – 72,55	12.04.2022
Středočeský	Vltava, VD Vrané	74,25 – 75,06	01.06.2022
Středočeský	Vltava, VD Slapy	95,00 – 95,40	08.06.2023
Středočeský	Vltava, VD Orlík	147,10 – 147,70	19.04.2022
Středočeský	Vltava, VD Orlík	152,40 – 153,00	19.06.2020
Středočeský	Vltava, VD Orlík	155,50 – 156,40	31.03.2022
Ústecký	Labe, Třeboutice	796,20 – 797,20	15.10.2021
Ústecký	Labe, Roudnice nad Labem	810,42 – 811,04	30.10.2021
Ústecký	Labe, Brná nad Labem	771,49 – 772,49	15.10.2022
Ústecký	Matylda, Most	západní část	30.09.2021
Ústecký	Barbora, Hrob	severní část	30.09.2021
Vysočina	Silniční rybník Kostelec u Jihlavy		16.06.2022
Zlínský	Morava, Bělov	167,60 – 168,80	09.08.2020

3.6 Evidence průkazů způsobilosti a rejstřík malých plavidel

I když je možné dle statistik SPS konstatovat, že plavební sezóna 2019 byla intenzivní z hlediska využití vodních cest k rekreačním účelům, můžeme zároveň konstatovat, že nedošlo k zásadnímu zvýšení porušování zákonných povinností uložených pravidly plavebního provozu. Ani struktura spáchaných přestupků se ve srovnání s minulým rokem zásadně nezměnila.

Celkový trvajícím vzestupný trend zájmu občanů o rekreační plavbu je patrný i z evidencí vedených SPS. I když se meziroční nárůst počtu vydaných průkazů způsobilosti vůdců plavidel nejeví jako nijak vysoký, je na tomto místě nutné zdůraznit, že úřad je každoročně konfrontován s požadavky na zvýšení počtu zkušebních dnů ze strany veřejnosti. SPS však již vyčerpala z technicko-provozních i personálních důvodů své kapacity a další zvýšení počtu zkušebních dnů žadatelů o zkoušky způsobilosti není možné.

Tabulka č. 4: 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
2017	2 664
2018	2 847
2019	2 728

V tomto roce se zopakoval mírný pokles v evidování nových malých plavidel a čísla jsou srovnatelná s rokem 2017. Tato statistika odráží mírnou stagnaci, tj. snižování kupní síly obyvatel. Zároveň zřejmě také došlo k nasycení trhu tímto zbožím.

Tabulka č. 5: 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
2017	739	131
2018	781	171
2019	738	139

3.7 Spolupráce s Policií ČR

V roce 2019 pokračovala spolupráce s Policií ČR, a to nejenom v oblasti dozorové činnosti. SPS se opětovně podílela na odborném vzdělávání Policie ČR. Plavební úřad také aktivně spolupracoval na bezpečnostním opatření Policie ČR „VODA 2019“. Tato akce trvala od 1. června do 30. září. Jednalo se o bezpečnostní opatření vyhlášené rozkazem Policejního prezidenta. Zaměřilo se na zvýšený plavební dozor na celém území České republiky. Realizace tohoto opatření Policie ČR proběhla v úzké spolupráci s plavebním úřadem. Hlídky byly složeny z dozorových pracovníků SPS a příslušníků Policie ČR.

Obrázek č. 2: Spolupráce s Policií ČR



V rámci vzdělávací činnosti SPS sestavila metodický materiál s názvem „Prvotní úkony při plavební nehodě a součinnost s orgány Státní plavební správy“. Tuto metodiku Ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia ČR jako gestora problematiky pořičních oddělení a obvodních oddělení policie rozeslalo na jednotlivá policejní oddělení, která provádí dohled nad veřejným pořádkem a bezpečností na vodních cestách v ČR.

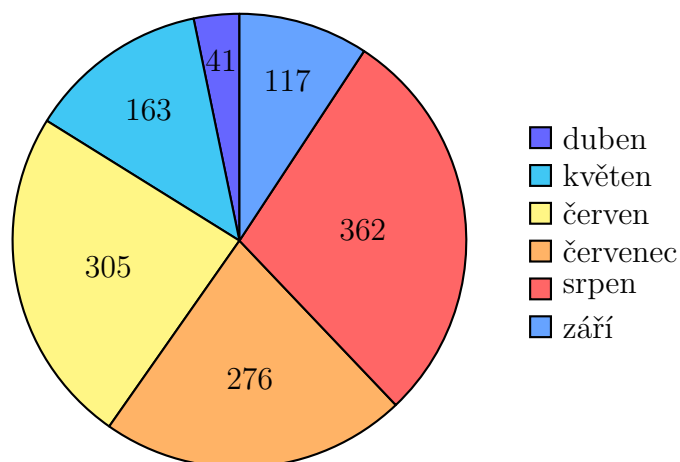
Obě organizace navázaly v tomto roce spolupráci v oblasti telematiky. SPS jako správce Říčných informačních služeb zahájila propojování portálu automatického identifikačního systému (AIS) s operačními středisky pořičních oddílů Policie ČR.

SPS též spolupracuje s Policií ČR i v rámci mezinárodní platformy Aquapol v působnosti států rýnské oblasti.

3.8 Analýza kontrol a zjištěných protiprávních jednání

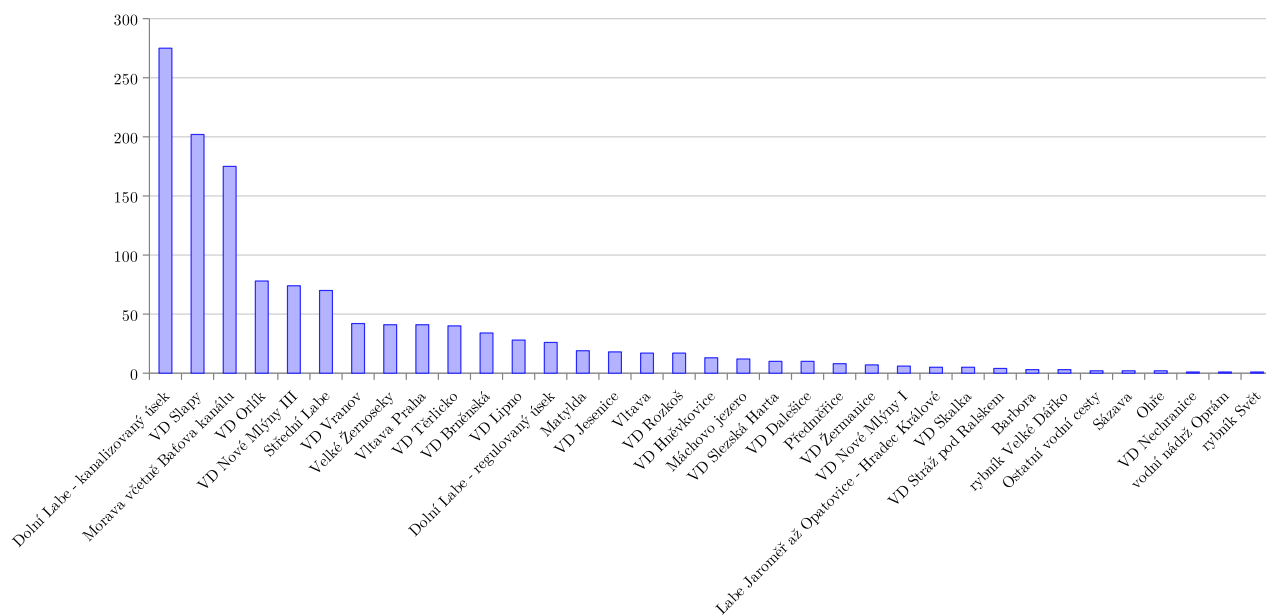
Jak již bylo uvedeno výše, celkový vzestupný trend zájmu občanů o rekreační plavbu je zřejmý i z evidencí vedených SPS. Z toho důvodu byly na její zaměstnance kladeny nemalé nároky nejen z hlediska organizačního, ale také v souvislosti s dozorem nad dodržováním předpisů ve vnitrozemské plavbě. Podobně jako v předchozích letech se dozorová činnost soustředila zejména na období plavební sezóny od dubna do září, a obzvláště na období letních prázdnin, kdy je intenzita plavebního provozu nejvyšší, ale kdy jsou vodní toky a vodní plochy také nejvíce využívány ke koupání, rybaření apod. V období plavební sezóny 2019 bylo zaměstnanci SPS zkontrolováno celkem 1 264 plavidel, což je 95 % z celkového počtu plavidel zkontrolovaných v roce 2019. V průběhu letních prázdnin bylo zkontrolováno celkem 638 plavidel.

Graf č. 1: Počet zkontrolovaných plavidel



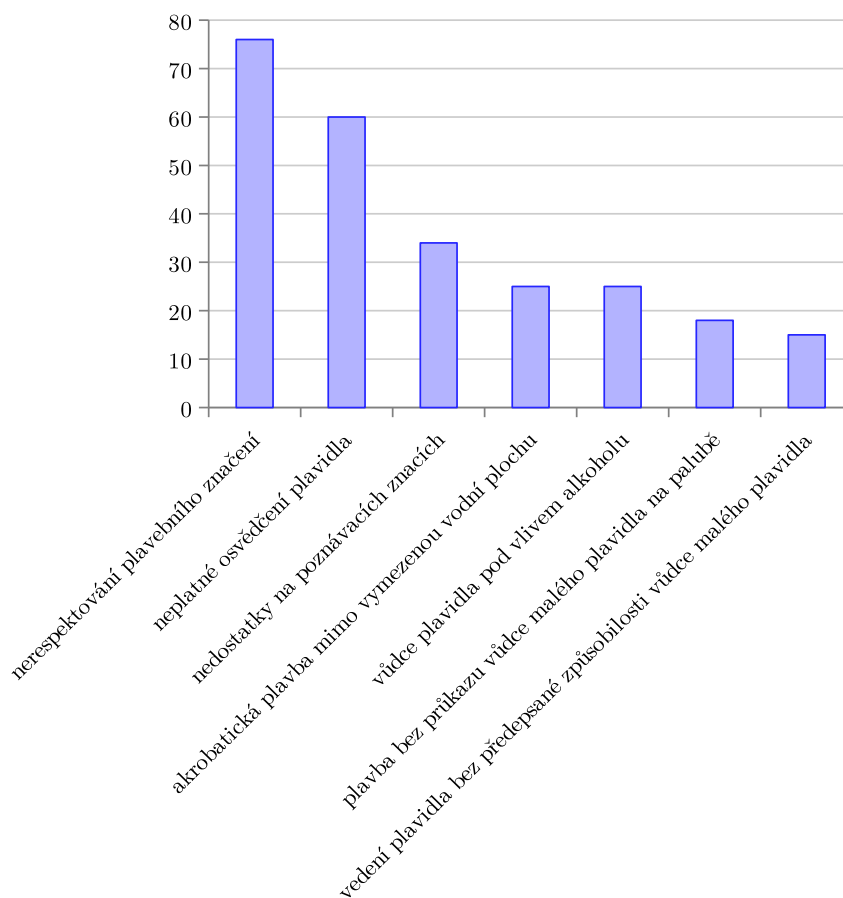
Dozor nad dodržováním předpisů ve vnitrozemské plavbě byl jako každoročně zaměřen zejména na oblasti s intenzivním provozem rekreačních plavidel. Nejvíce kontrol bylo provedeno v kanalizovaném úseku Dolního Labe, na Slapské přehradě a na řece Moravě včetně Baťova kanálu. Velké množství plavidel bylo zkontrolováno také na dalších vodních plochách oblíbených rekreanty, zejména na přehradách Orlík, Nové Mlýny III, Těrlicko, Vranov ad. Celkem 316 kontrol bylo provedeno ve spolupráci s Policií České republiky v rámci již tradiční akce VODA.

Graf č. 2: Kontroly provedené na vodních cestách



Lze konstatovat, že relativní počet spáchaných přestupků se ve srovnání s předchozím rokem výrazně neliší. V roce 2018 bylo protiprávní jednání zjištěno u 28 % a v roce 2019 u 26 % kontrolovaných plavidel.

Graf 3: Nejčastěji zjištěné přestupky v plavebním provozu



Ve srovnání s plavební sezónou 2018 se téměř zdvojnásobil počet vůdců plavidel neřídících se plavebním značením, a to zejména příkazem plavby pouze ve výtlačném režimu, tj. rychlostí, kdy vliv hydrodynamického vztlaku je zanedbatelný a na plavidlo působí pouze hydrostatické síly. Signální znak příkazující plavbu ve výtlačném režimu zobrazuje obrázek č. 3.

Obrázek č. 3: Příkaz plout ve výtlačném režimu



Zdvojnásobil se také počet vůdců plavidel, kteří vedli plavidlo, aniž by vlastnili průkaz vůdce malého plavidla.

Došlo rovněž k výraznému nárůstu počtu vůdců plavidel provozujících akrobatické činnosti či rychlostní jízdu na vodním skútru nebo jetsurfu mimo vymezenou vodní plochu.

V plavební sezóně 2019 je evidován nárůst počtu vůdců plavidel pod vlivem alkoholu, který se ve srovnání s loňským rokem zvýšil o třetinu. Nutno ovšem dodat, že SPS eviduje pouze 9 z těchto zjištění, kdy hladina alkoholu v dechu přestupce překročila 0,50 ‰. V 11 případech je tento přestupek evidován na Vltavě v Praze, z toho v 7 případech se jednalo o vůdce plavidla bez vlastního pohonu.

3.9 Vývoj plavební nehodovosti v plavební sezóně 2019

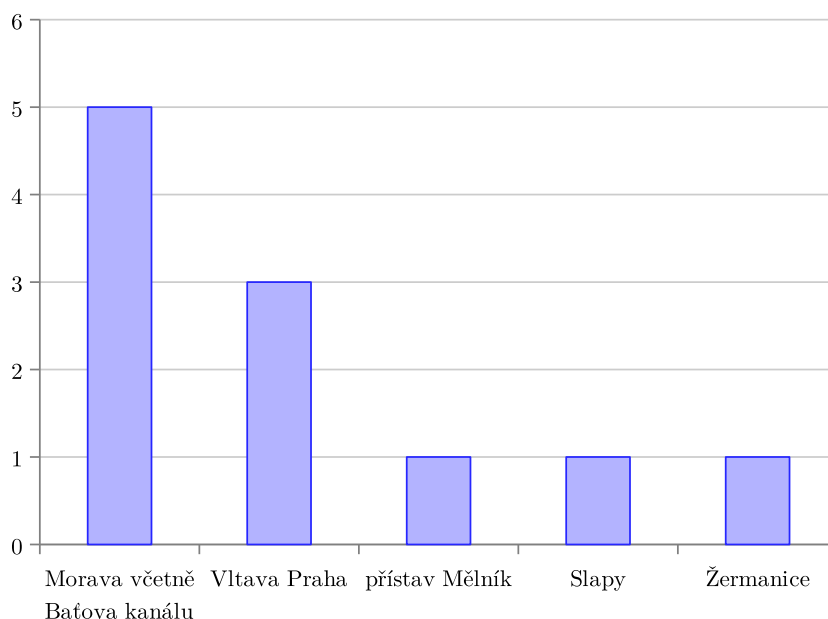
V průběhu plavební sezóny 2019 došlo celkem k 11 plavebním nehodám. Všechny jsou hodnoceny jako malé, jejichž následkem jsou pouze materiální škody. Jednalo se zejména o škody na plavidlech, v jednom případě bylo poškozeno dřevěné molo vývaziště, v jednom případě došlo k úniku oleje do vodního toku. K úmrtí, vážnému zranění ani velké materiální škodě v plavební sezóně 2019 nedošlo.

Naprostá většina plavebních nehod byla způsobena porušením pravidel plavebního provozu fyzickou osobou, jen ve dvou případech byla nehoda způsobena nedostatkem vodní cesty a jinými nepředvídatelnými okolnostmi (*vis maior*).

V souvislosti s rostoucím zájmem o rekreační plavbu se v posledních letech čím dál častěji podílejí na plavebních nehodách malá plavidla. Také v roce 2019 došlo k většině nehod výlučně za účasti malých plavidel. Výjimku tvořily tři nehody, přičemž pouze v jednom z těchto případů se nehody neúčastnilo malé plavidlo. Ve dvou případech došlo ke kolizi s malými plavidly při manévrování velkého plavidla a jejich následkem bylo poškození malých plavidel.

Nejvíce plavebních nehod bylo v roce 2019 evidováno na Baťově kanále, na všech těchto nehodách se podílela plavidla půjčoven. Ke třem nehodám došlo na Vltavě v Praze, k jedné v přístavu Mělník a po jedné nehodě došlo na Slapské a Žermanické přehradě.

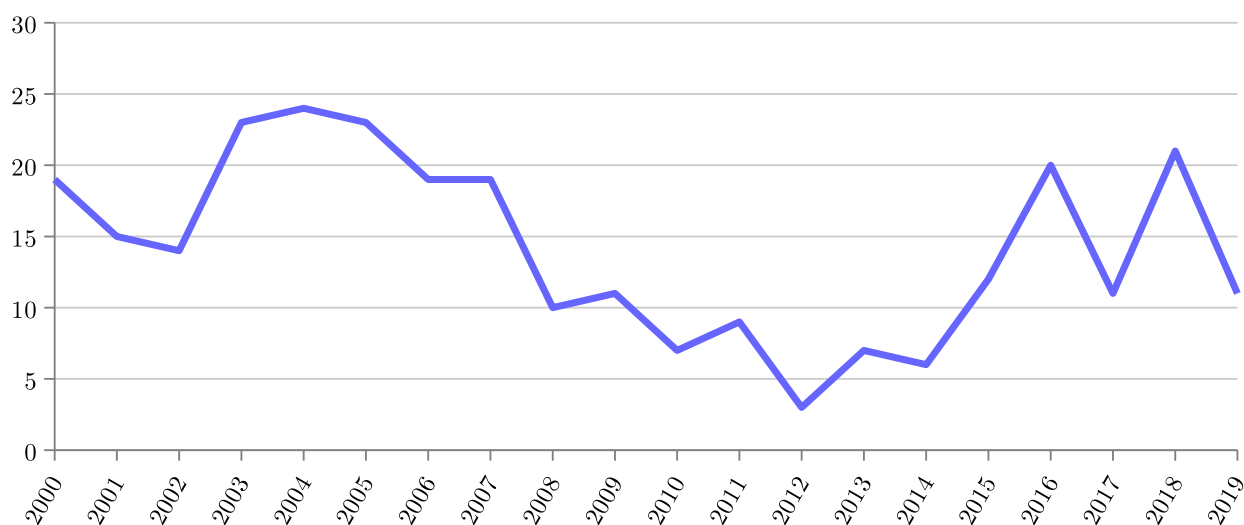
Graf 4: Plavební nehody na vodních cestách



3.10 Celkové zhodnocení vývoje plavební nehodovosti

Co do počtu plavebních nehod nelze jednoznačně určit jejich rostoucí či klesající trend, počet plavebních nehod za posledních dvacet let kolísá mezi 10 a 20 ročně. Tento počet byl mírně překročen pouze v letech 2003 – 2005 a v roce 2018, naopak k nejnižšímu počtu plavebních nehod došlo v letech 2010 – 2014, kdy jejich počet nepřesáhl 10 ročně.

Graf 5: Vývoj plavební nehodovosti v letech 2000 – 2019

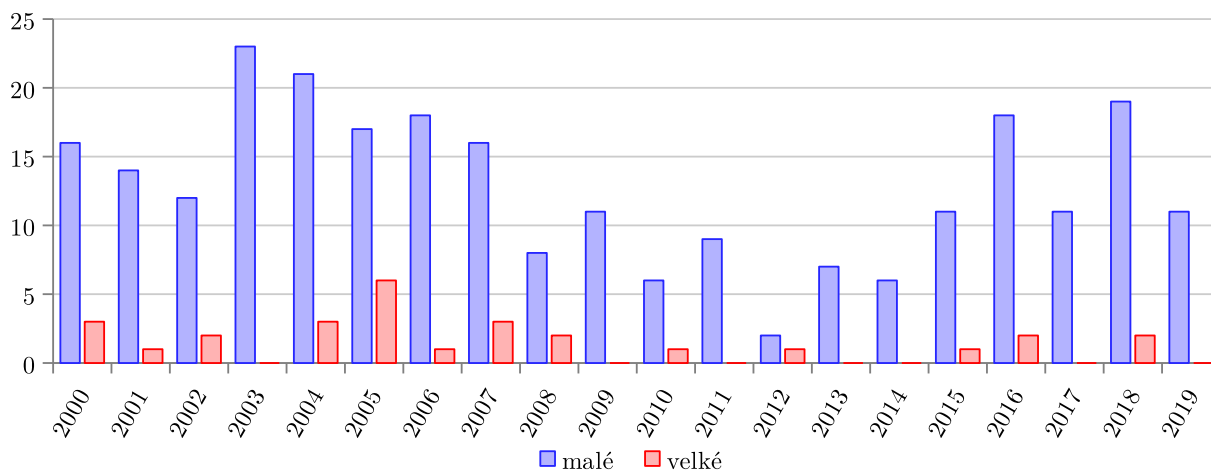


Jakkoli v absolutních číslech není patrný jednoznačný trend vývoje plavební nehodovosti, lze konstatovat, že relativně se vzhledem k prudce se zvyšující intenzitě plavebního provozu

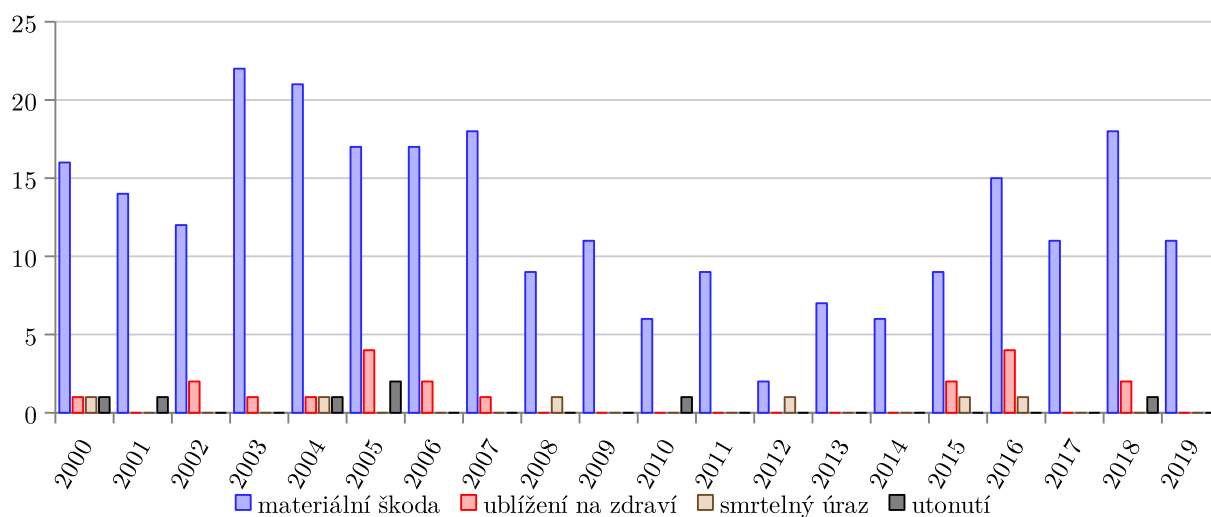
plavební nehodovost snižuje. To je výsledkem jednak intenzivní dozorové, ale také osvětové a preventivní činnosti Státní plavební správy ve spolupráci s Policií České republiky.

Nutno dodat, že naprostou většinu plavebních nehod, ke kterým dojde na území České republiky, lze označit jako malé, jejichž následkem je pouze materiální škoda, případně lehké zranění osob. K velkým plavebním nehodám, které vedou k vážnému zranění nebo smrti osob, případně k velkým materiálním škodám, dochází jen velmi zřídka.

Graf 6: Vývoj plavební nehodovosti podle rozsahu následků

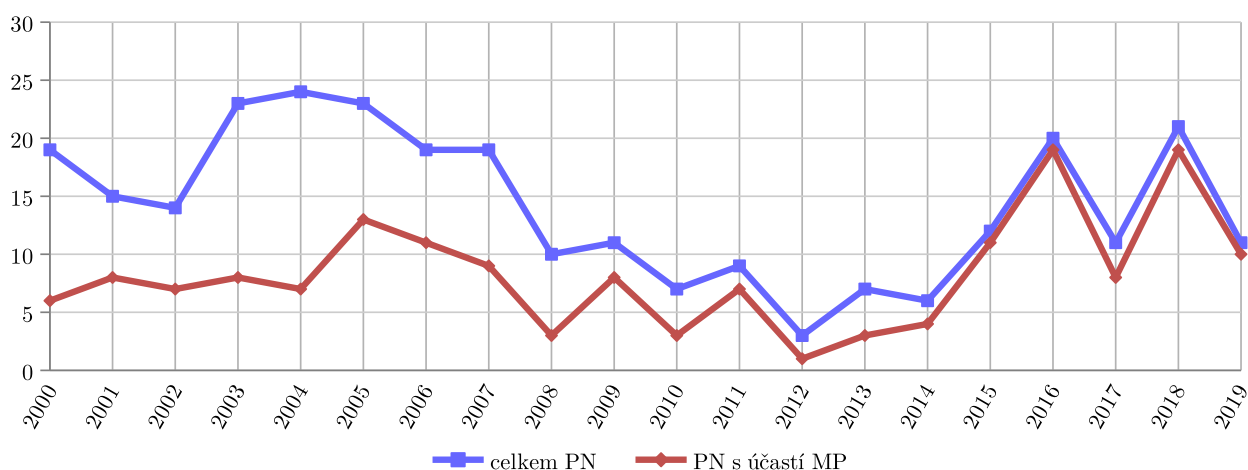


Graf 7: Vývoj plavební nehodovosti podle následků



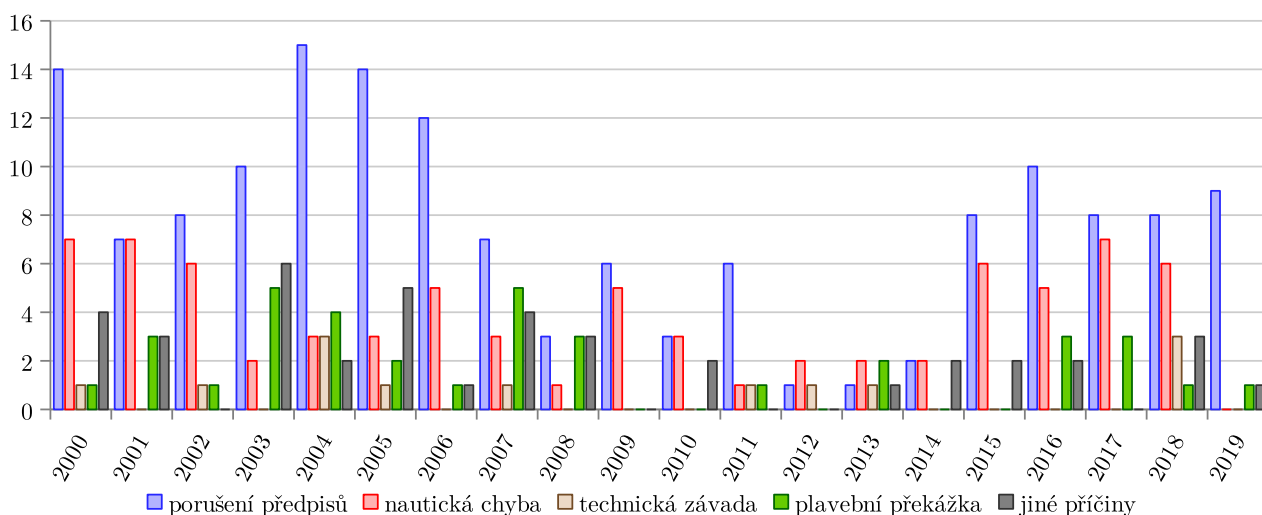
Jak již bylo uvedeno, vliv rostoucího zájmu o rekreační plavbu, ale také hydrologické sucho, které díky komplikacím v rozvoji infrastruktury vodních cest ztěžuje provoz velkých lodí, je patrný mj. při pohledu na účast plavidel na plavebních nehodách, kdy podíl malých plavidel na celkovém počtu nehod dlouhodobě stoupá.

Graf 8: Vývoj plavební nehodovosti podle účasti plavidel



Lze také konstatovat, že nejčastější příčinou nehod v plavebním provozu je lidský faktor, což spočívá zejména v porušení pravidel plavebního provozu. Tento fakt je zřejmý z následujícího grafu. Proto i na tomto místě je potřeba upozornit na důležitost osvětové a vzdělávací činnosti SPS vůči veřejnosti. Právě prevence vede občany, účastníky plavebního provozu, k vnímání významu společenské zodpovědnosti vůči sobě i ostatním ve vztahu k respektování pravidel stanovených společností.

Graf 9: Vývoj plavební nehodovosti podle příčiny



3.11 Osvětová činnost

V rámci spolupráce SPS s místními samosprávami a se starosty zejména z okolí vodních nádrží Orlík a Slapy byla rozvíjena osvětová činnost. Také v rámci této plavební sezóny se zástupci úřadu setkali se starosty a prezentovali a konzultovali zaváděná dopravní opatření. SPS opět využívala k edukaci veřejnosti šest krátkých spotů jednoduše vysvětlujících základní pravidla plavebního provozu. Spoty byly natočeny Českou televizí s odbornou garancí plavebního úřadu v uplynulém roce.

Pro tuto plavební sezónu vydala SPS plavební pomůcku pro účastníky plavebního provozu. Jednalo se o schematické zobrazení vodního díla Slapy s vyznačenými úseky plavby pouze ve výtlaku a vymezenými vodními plochami pro koupající se osoby a pro akrobatickou a sportovní jízdu malých plavidel. Nejednalo se o úplnou mapu této části vltavské vodní cesty. Účelem bylo upozornit na místa, kde je vůdce plavidla povinen věnovat zvýšenou pozornost vedení plavidla a chovat se tak, aby neohrozil plavbou bezpečnost ostatních účastníků plavebního provozu. Tato mapa byla v rámci dozorové činnosti úřadu rozdávána vůdcům plavidel na vodním díle Slapy. Také byla distribuována prostřednictvím sociálních sítí institucí a organizací působících v oblasti rekreační plavby a webových stránek obcí kolem vodního díla Slapy.

SPS si uvědomuje důležitost poskytování informací, jejich úplnost a včasnost, stejně jako důležitost rozvoje telematiky ve vodní dopravě. Proto jako správce Říčních informačních služeb stále rozvíjí webový portál LAVDIS, kde se provozovatel dozví vše důležité pro plánování plavby i pro plavbu samotnou, např. informace o vodní cestě, provozu, mimořádných událostech na vodní cestě, apod. Důležitou součástí jsou i elektronické mapy, které může vůdce plavidla najít na Geoportálu vodních cest ČR, jehož správcem je také SPS. Tento portál může být dobrým pomocníkem pro plánování plavby.

Pro sdělování důležitých informací slouží i profil ředitelky SPS na Twitteru. Široká plavecká veřejnost se z něho může dozvědět o důležitých omezeních ve vodní dopravě, doporučeních přispívajících k bezpečnosti plavebního provozu nebo o zajímavých akcích SPS nebo Ministerstva dopravy, např. účast SPS na akci „Den otevřené stavby na Negrelliho viaduktu“ apod.

4 Závěr

Plavební sezóna 2019 ukázala, že ve srovnání se sezónami 2016 – 2018 se situace na úsecích vodních cest s intenzivním provozem zásadně nezměnila.

Státní dozor vykonávaný na vnitrozemských vodních cestách byl stejně jako v minulých letech zaměřen na kontroly úseků vodních cest s nejvyšší intenzitou plavebního provozu, zejména na vodní plochy oblíbené rekreanty, a to především v období letních měsíců, kdy jsou tyto plochy nejvíce zatíženy plavebním provozem, ale i ostatními rekreačními činnostmi. Velká část kontrol byla provedena ve spolupráci s Policií České republiky v rámci již tradiční akce „VODA“.

Zaměstnanci pověřeni výkonem státního dozoru nezjistili v průběhu letošní plavební sezóny výrazný nárůst ani úbytek přestupků ve vnitrozemské plavbě, stejně jako v minulých letech bylo protiprávní jednání zjištěno zhruba u jedné čtvrtiny kontrolovaných plavidel. Na rozdíl od předchozího roku se však změnila četnost některých zjištěných přestupků, výrazně se zvýšil např. počet vůdců plavidel nerespektujících příkaz plutí ve výtlačném režimu, počet vůdců vedoucích plavidlo, aniž by vlastnili příslušný průkaz způsobilosti, ale také počet vůdců plavidel provozujících akrobatickou či rychlostní plavbu mimo vymezenou vodní plochu. Porušení pravidel plavebního provozu je také nejčastějším důvodem plavebních nehod a nejinak tomu bylo i v letošním roce, z toho důvodu se Státní plavební správa také v příštím roce hodlá zaměřit nejen na činnost represivní, ale také osvětovou a preventivní, kterou vnímá jako klíčovou ve vztahu k zachování plavební bezpečnosti.

Relativní počet plavebních nehod i přes prudký nárůst intenzity plavebního provozu nescoupá, stále častěji se však na plavebních nehodách podílejí malá plavidla, zejména z důvodu zvyšující se obliby rekreační plavby, ale také vlivem hydrologických podmínek, které v kombinaci s komplikacemi spojenými s rozvojem infrastruktury vodních cest výrazně omezují plavbu velkých lodí.

Sucho bylo příčinou omezení plavebního provozu na vodní cestě Vltava přes plavební komoru Kořensko a později zastavení provozu lodního zdvihadla Orlík. Plavební provoz je také dlouhodobě komplikován především v úseku dolního Labe v oblasti mezi Masarykovým zdymadlem v Ústí nad Labem a státní hranicí s Německem.

V roce 2019 byly zahájeny rozsáhlé stavební práce na vltavské vodní cestě, které mají za cíl zvýšit komfort plavby na této dopravně významné vodní cestě, a to zejména úprava ohlaví plavební komory Hořín a zabezpečení podjezdných výšek na vltavsko-hořínském plavebním kanálu. Pokračuje také modernizace rejd plavební komory Štvanice. V plánu je rovněž modernizace lodního zdvihadla Orlík.

Do plavební sezóny 2019 zasáhla novela zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, která se z větší části týkala změn v oblasti technické způsobilosti plavidel jiných než malých. Praktickým důsledkem této novely je zejména ustanovení, které nově zavádí povinnost provozovatelům jiných než malých plavidel opatřit tato plavidla zařízením AIS sloužícím ke sledování polohy plavidel za účelem zvýšení bezpečnosti plavebního provozu.

Jakkoliv vyznívají statistiky vývoje nehodovosti a vývoje počtu přestupků pozitivně, je nutné do budoucna v nastoleném trendu účinného výkonu státního dozoru pokračovat. Klíčovou se tak do budoucna jeví právě spolupráce s ostatními dozorovými orgány, ať již s Policií ČR nebo s obecními policiemi, které disponují poříčními odděleními. Preventivně represivní účinek státního dozoru je neoddiskutovatelnou podmínkou zachování bezpečného plavebního provozu v České republice.

Nezanedbatelnou roli však hraje také osvětová činnost, která musí probíhat nejen v rovině tvorby edukačních projektů, ale také v rovině spolupráce se zástupci územní samosprávy či se zájmovými spolky občanů. Každoročně se v plavebním provozu objevují nové aktivity, nová pravidla, jejichž začlenění do již tak intenzivního provozu nemusí být bez komplikací a právě spolupráce se sdruženími občanů, která vznikají, bývají efektivní cestou, jak osvětu pravidel plavebního provozu dále šířit.

Seznam obrázků a grafů

Obr. 1: Příkaz plout při pravém břehu toku	6
Obr. 2: Spolupráce s Policií ČR	11
Graf 1: Počet zkontrolovaných plavidel	12
Graf 2: Kontroly provedené na vodních cestách	13
Graf 3: Nejčastěji zjištěné přestupky v plavebním provozu	13
Obr. 3: Příkaz plout ve výtlačném režimu	14
Graf 4: Plavební nehody na vodních cestách	15
Graf 5: Vývoj plavební nehodovosti v letech 2000 – 2019	15
Graf 6: Vývoj plavební nehodovosti podle rozsahu následků	16
Graf 7: Vývoj plavební nehodovosti podle následků	16
Graf 8: Vývoj plavební nehodovosti podle účasti plavidel	17
Graf 9: Vývoj plavební nehodovosti podle příčiny	17

Seznam tabulek

Tab. 1: Počet plavidel proplavených na vltavské kaskádě	7
Tab. 2: Prostory pro plutí malých plavidel k sportovnímu vyžití	8
Tab. 3: Prostory pro provozování vodního lyžování a obdobných činností provozovaných ve vleku za plavidlem	9
Tab. 4: Počet vydaných průkazů způsobilosti vůdců malých a rekreačních plavidel novým držitelům (nově získaná oprávnění)	10
Tab. 5: Počet nově evidovaných malých plavidel a vodních skútrů v rejstříku malých plavidel	10