

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, O. P. S., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**BEZPEČNOST VNITROZEMSKÉ PLAVBY
NA VODNÍCH TOCÍCH ČR**

Autor práce: Martin Hák
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Prezenční
Vedoucí práce: Ing. Jiří Dušek, Ph.D.
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2013

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v této práci.

Souhlasím, aby práce byla uložena v knihovně Vysoké školy evropských a regionálních studií v Českých Budějovicích a zpřístupněna v souladu s § 47b zákona č. 111 / 1998 Sb. v platném znění.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Ing. Jiřímu Duškovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Také bych tímto chtěl poděkovat úředníkům Státní plavební správy na pobočce Praha a úředníkům z Krajského ředitelství Policie hlavního města Prahy, Poříčnického oddělení, za jejich vstřícnost a ochotu při spolupráci. Velké díky patří i mé rodině.

ABSTRAKT

HÁK, M. *Bezpečnost vnitrozemské plavby na vodních tocích ČR : bakalářská práce*. České Budějovice : Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2013. 90 s. Vedoucí bakalářské práce : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Klíčová slova: bezpečnost na vodních tocích, bezpečnost plavby, lodní doprava, rizika na vodních tocích, Státní plavební správa

Bakalářská práce pojednává o bezpečnosti vnitrozemské plavby na vodních tocích v České republice a jejich splavných úsecích. Řeší potencionální rizika, která vnitrozemská plavba přináší, a zkoumá míru efektivity spolupráce jednotlivých institucí a organizací v oblasti správy a bezpečnosti vnitrozemské plavby. Dále se práce zabývá myšlenkou, jaké skutečnosti by bylo možné změnit a vylepšit a v jakých směrech je současná situace vyhovující.

Bakalářská práce je rozdělena do sedmi částí vyjma úvodu a závěru. V prvních dvou kapitolách čtenáře seznamuje s historií vodních toků, využitím vodních toků a pohybu na vodních tocích České republiky a v následující kapitole charakterizuje organizace a instituce působící a konající v oblasti bezpečnosti na vodních tocích České republiky. V dalších dvou kapitolách, a to páté a šesté, práce zkoumá hrozby a rizika vyplývající z provozu na vodních tocích a analyzuje vývoj bezpečnosti do současného stavu. V sedmé kapitole se práce zaměřuje a hodnotí spolupráci jednotlivých institucí a zachycuje jejich vzájemné propojení a existující spolupráci. Závěrem bakalářská práce hodnotí všechny aspekty spojené s bezpečností na vodních tocích České republiky a vydává vyjádření k jednotlivým probíraným úsekům v práci i s návrhem konkrétních řešení pro zlepšení bezpečnostní situace.

ABSTRACT

HÁK, M. *Safety of Inland Navigation on Waterways of the CZ : Bachelor's Thesis*. České Budějovice : The College of European and Regional Studies, 2013. 90 p.
Supervisor : Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

Key words: Safety on the Watercourses, Safety of the Shipping, Shipment, Risks on the Watercourses, The State Nautical Office

The Bachelor's Thesis analyses the safety of the inland shipping on the watercourses in the Czech Republic and the safety in their navigable passages. The Thesis lays out all the potential risks that are necessarily connected with the inland shipping and it investigates the rate of efficiency of the cooperation among particular institutions and organisations in the sphere of administration and safety of the inland shipping. Furthermore, the Thesis is occupied with the idea of the possible changes in the field, it is concerned with the facts that should be changed or improved, but it also points out in which aspects is convenient the topical situation.

Except for the Introduction and the Conclusion, the Bachelor's Thesis is divided into seven parts. In the first and second chapter the reader is familiarized with the history of the watercourses, with the utilisation of the watercourses, and with the movement on the watercourses in the Czech Republic. In the following chapter the Thesis names organisations and institutions that perform and work in the sphere of the safety on the watercourses in the Czech Republic. The fifth chapter and the sixth chapter examine potential threats and risks that arise of the operation on the watercourses; both chapters analyse the safety progress that was made until now. The seventh chapter focus on a mutual cooperation of all institutions mentioned, it is evaluating their cooperation, simultaneously it depicts their mutual connection and existing cooperation. Consequently, the Thesis evaluates all aspects that are connected with the safety on the watercourses in the Czech Republic and it makes a statement to all passages discussed in the Thesis. Finally, it makes a proposal of particular solutions for an improvement of the topical situation.

OBSAH

ÚVOD.....	8
1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	9
2 PŘEHLED VODNÍCH TOKŮ ČESKÉ REPUBLIKY.....	13
2.1 Přehled dopravně významných řek na území České republiky	14
3 HISTORIE A SOUČASNOST VODNÍ PLOVBY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY SE ZAMĚŘENÍM NA SLEDOVANÉ VODNÍ TOKY (VLTAVA, LABE, MORAVA – BAŤŮV KANÁL, DUNAJ – ODRA – LABE).....	17
3.1 Vltava v proudu času.....	17
3.2 Osobní lodní doprava na Vltavě	20
3.3 Rozvoj lodní dopravy na Labi	21
3.4 Baťův kanál a provoz na řece Moravě	24
3.5 Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe (D – O – L)	25
3.6 Současnost a plánování na vodních tocích ČR.....	26
4 VYBRANÉ INSTITUCE A ORGANIZACE DOHLÍŽEJÍCÍ NA BEZPEČNOST NA VODNÍCH TOCÍCH.....	30
4.1 Ministerstvo dopravy ČR – vodní doprava.....	30
4.2 Ředitelství vodních cest.....	32
4.3 Státní podniky – Povodí ČR	33
4.4 Labsko – Vltavský Dopravní informační systém (LAVDIS).....	35
4.5 Státní plavební správa	37
4.6 Policie České republiky – Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy – Poříčnické oddělení	40
4.7 Aquapol	42
4.8 Vodní záchranná služba Českého červeného kříže (VZS ČČK)	44
4.9 Záchranná služba Asociace samaritánů České republiky (ASČR).....	44
5 ANALÝZA BEZPEČNOSTI VNITROZEMSKÉ PLOVBY.....	46
5.1 Plavební poměry	46
5.2 Stavby a úpravy na vodních cestách	48

5.3	Dozor na plavební provoz.....	49
5.4	Nehody v plavebním provozu.....	52
5.5	Dozor na technickou způsobilost plavidel.....	56
5.6	Správní akty	57
5.7	Plavební komory	58
5.8	Vodáctví.....	58
6	HROZBY A RIZIKA VYPLÝVAJÍCÍ Z PROVOZU NA VODNÍCH TOCÍCH ČESKÉ REPUBLIKY	60
7	SPOLUPRÁCE JEDNOTLIVÝCH INSTITUCÍ A ORGANIZACÍ V OBLASTI SPRÁVY A BEZPEČNOSTI NA VODNÍCH TOCÍCH ČESKÉ REPUBLIKY	69
7.1	Spolupráce Státní plavební správa – Aquapol – Policie ČR.....	70
7.2	Spolupráce Státní plavební správa – správci toků (Povodí ČR).....	71
7.3	Spolupráce Státní plavební správa – Štátná plavebná správa – Policie ČR	71
7.4	Spolupráce Státní plavební správa – Ministerstvo dopravy	73
7.5	Spolupráce Státní plavební správa – IZS.....	73
7.6	Spolupráce Ředitelství vodních cest – ostatní	74
	ZÁVĚR.....	75
	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	78
	SEZNAM PŘÍLOH.....	85

ÚVOD

Česká republika je bohatá na vodní toky, protéká jí nespočet menších říček, vyskytují se zde tůňky různých rozměrů s malebnými přírodními zákoutími, nalézáme zde stovky přírodních i uměle vytvořených rybníků, a také zde máme samozřejmě větší až velké řeky, které různě protékají celou naší republikou, ba dokonce, jako Vltava společně s Labem, přetínají naši vlast napůl. Dalšími důležitými vodními systémy jsou na našich vodních tocích uměle vytvořené přehrady, nebo uměle upravené či vybudované vodní nádrže, jako jsou například zásobárny pitných vod.

Řeky a vodní nádrže mají spoustu využití a už hluboko v historii byly využívány a byla jim věnována velice významná pozornost. Zprvu byly řeky a vůbec veškeré vodní toky využívány jako zdroje pitné vody a zdroje zavlažování orných půd. Postupem času se jejich využití stále rozrůstalo. Přicházely další způsoby, jak hospodařit s vodou a vodní energií, a to takovým způsobem, že se začaly na vodních cestách stavět mlýny pro mlynářské potřeby, vodní cesty se začaly využívat také za účelem splavování vorů, splavování dřeva, a za pomoci vorů i splavování jiných surovin.

Největší zlom a změna na vodních tocích v tehdejší Československu přišla se zahájením stavby Orlické přehrady roku 1954. Tehdy bylo díky stavbě zastaveno a zaplaveno na 650 hospodářských a obytných staveb a 14 mlýnů. Na druhou stranu, přineslo to s sebou i některé výhody, zejména významnou výrobu elektrické energie pomocí čtyř Kaplanových turbín. Došlo zde k vytvoření zásobárny vody, ke spojení dvou břehů, a také v neposlední řadě ke vzniku krásného rekreačního prostředí. Dnes je Orlická přehrada využívána stále více a více pro rekreační a koncesované účely a pohyb na ní, co se týká počtu malých plavidel, stoupá.

Počet uživatelů a majitelů vodních dopravních prostředků, vodních ubytoven a vodních prostředků pro sport stoupá také na ostatních tocích České republiky. Sportovní a rekreační využití vodních cest se rok od roku rozrůstá a vodní cesty jsou někdy takřka přeplněny malými plavidly a jejich uživateli. Naopak koncesovaná doprava ve smyslu přepravních a tlačných remorkérů, přepravních společností a funkčních přístavů, případně výrobců těchto plavidel, klesá, a přeprava různých surovin a nákladů po vodních cestách klesá taktéž.

1 CÍL A METODIKA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza bezpečnosti vnitrozemské plavby na vodních tocích v České republice a na jejich splavných úsecích, včetně potencionálních rizik, která vnitrozemská plavba přináší. Dílčím cílem je určení míry efektivity spolupráce jednotlivých institucí a organizací v oblasti správy a bezpečnosti vnitrozemské plavby a současná situace bezpečnosti na hlídaných a dopravně významných vodních tocích České republiky. Bakalářská práce se zaměřuje na otázky, zda je v pořádku ústup přepravy a přepravních společností po vodách České republiky, a zda je bezpečný nárůst uživatelů malých plavidel. Zhodnocuje, zda není důležité směřovat pozornost také více na přepravu a na její rozvoj, jestli je tato přeprava bezpečná a či se má vůbec znovu obnovovat.

Práce má celkem sedm kapitol, ve kterých se postupně zabývá přehledem vodních toků, zmiňuje historii a současnost vodní plavby na území České republiky, představuje instituce a organizace dohlížející na bezpečnost na vodních tocích, analyzuje bezpečnost vnitrozemské plavby, nalézá hrozby a rizika vyplývající z provozu na vodních tocích České republiky, popisuje spolupráci jednotlivých institucí a organizací v oblasti správy a bezpečnosti na vodních tocích České republiky a je zakončena závěrečnou kapitolou.

První kapitola udává přehled o cílech bakalářské práce a hovoří o metodách, kterými práce získává informace, díky nimž jsou vypracovávány jednotlivé kapitoly.

Druhá kapitola se zabývá hlavně přehledem vodních toků v České republice. Tento krok je dosti důležitý a potřebný pro následné pochopení zbývajících částí práce. Je třeba mít přehled, v jakých místech se daná probíraná lokalita nachází, a o kterých tocích se práce zmiňuje. Úvodní část práce tedy poskytuje přehled o vodních tocích v ČR, který je sestaven z kartografických materiálů, jako jsou různé spisy, přehledy, parametry a údaje o jednotlivých úsecích vodních cest, a je doplněn údaji z odborné literatury. Samozřejmostí jsou mapy, doprovodné brožury a používané značení i s vysvětlivkami, které jsou uvedeny přímo v práci nebo v přílohách této práce.

Třetí kapitola se zaměřuje na historii a současnost vodní plavby. Přibližuje vývoj vodních toků „tak, jak voda plynula“ v průběhu času, a snaží se zachytit co nejpřesnější vývoj využití vodních toků, od nejprimitivnějších způsobů a systémů splavování, přes následné převratné parní parníky s kolesy, až po dnešní moderní přepravní „tlačáky“ a

remorkéry. Tyto informace jsou zpracovány na základě archivních spisů a poznatků, které jsou k dohledání v archivech i v knihovnách, dále pak také na základě sepsaných a zachovalých knih od pamětníků a od tehdy žijících autorů. Ke zjištění současného stavu bezpečnosti na vodních tocích ČR využívá práce ročenek, zejména ze zdrojů Ředitelství vodních cest České republiky. Dále také vycházíme z rozhovorů s kapitány dnešních přepravních remorkérů. Mimo jiné jsou do práce zakomponovány poznatky z návštěvy přístavů, ve kterých se konstruují nákladní čluny a velká plavidla, a taktéž z odborného výkladu majitele společnosti, který si nepřál být jmenován.

Institucemi a organizacemi, které dohlíží na bezpečnost na vodních tocích, se zabývá následující čtvrtá kapitola. V této kapitole jsou podrobně prozkoumány kompetence jednotlivých institucí a organizací. Je zde popsáno, jaké mají v různých směrech a případech pravomoci. Každá instituce má ještě své interní rozdělení na jednotlivá oddělení, a proto je potřeba zmínit tato oddělení a uvést jejich rozsah a působnost tak, aby vznikl jasný přehled k pochopení systému, tedy k jakému účelu bylo oddělení vytvořeno, čím se ve svém rozsahu zabývá a čím se má zabývat. Tento oddíl je zpracován na základě poskytnutých rozhovorů s panem Ing. Josefem Lefflerem, ředitelem plavebního dozoru Státní plavební správy na pobočce Praha, ze dne 20. března 2012 a s panem ppor. Bc. Michalem Abtem, zástupcem vedoucího oddělení Krajského ředitelství hlavního města Prahy, Odbor služby pořádkové policie, Poříční oddělení, ze dne 14. března 2013. Dále jsou uskutečněny rozhovory s ostatními pracovníky příslušných úřadů, kapitola zahrnuje i interní poznatky z výkonu odborné praxe, při které byly získány i některé interní materiály a souhrnné zprávy.

V rámci páté kapitoly je podrobně analyzována bezpečnost vnitrozemské plavby. V podstatě jde o to vyjádřit a zhodnotit aktuální stav situace na vodních cestách, jinými slovy, kolik kolizí a nehod se ročně uskuteční, v jakých místech dochází k těmto událostem nejvíce, a kolik jich je ročně hlášeno. Dále je také vyhodnoceno, jak je zajištěno bezpečné proplutí plavebními komorami a zda nepřinášejí rizika. Také se práce zaměřuje na kontrolu plavidel a dozor nad plavebním provozem, který mají ve své kompetenci orgány Státní plavební správy, Policie České republiky a její poříční oddělení. Skutečnosti a veškeré informace jsou získány díky dobré vůli a ochotě vedoucích různých orgánů. Zejména s nimi jsou uskutečněny řízené i neřízené rozhovory, díky vedoucím pracovníkům státní správy autor práce dostal svolení k poskytnutí nejrůznějších formulářů, spisů, zpráv, ustanovení i zákonů a metodických pokynů od jejich podřízených na různých odděleních. Pro zpracovávání bakalářské

práce jsou poskytnuty veškeré vedené statistiky a analýzy vyhotovené přímo těmito pracovníky.

V další, šesté kapitole, se práce zabývá hrozbami a riziky, které vyplývají z provozu na našich vodních tocích. Zde se nacházejí stručně sepsaná rizika a hrozby z předchozích kapitol, ale se zaměřením konkrétněji na rizika a hrozby jako takové, a na konkrétní provoz plavidel různých typů o různých délkách, šířích, o různých výtlačných režimech a o kapacitě neboli maximální obsazenosti lodí. Pomocí příkladů jsou také konkretizovány různé kolize, to znamená, jak k nim došlo, a to jak malých, tak velkých plavidel, dále budou zmíněny hrozby a rizika úzce související s vodními sporty, s neopatrností vůdců plavidel, s půjčovnami, s povětrnostními podmínkami a s mnoha dalšími faktory působícími v této oblasti. Tato část práce je zpracována na základě statistik Státní plavební správy, Ředitelství vodních cest a případně jiných příslušných statistik, dále také na základě již zaznamenaných nehod a kolizí. I v této kapitole je využíváno rozhovorů s pracovníky nejrozličnějších úřadů pohybujících se v tomto oboru, jsou analyzovány vydávané tištěné brožury o pravidlech a chování na vodních cestách. V tomto směru jsou samozřejmě nápomocny i zákony, ze kterých lze vyčíst, co nám může hrozit, nebo jaká mohou nastat rizika.

V poslední, sedmé kapitole, práce vysvětluje vazby mezi organizacemi a institucemi v oblasti správy a bezpečnosti na vodních tocích České republiky. Zhodnocuje jejich jednotlivé kompetence, jakož i hlouběji propracovaná spojení mezi nimi. Je vysvětleno, jak si případně předávají různé případy k řešení, například jak spolu komunikují a kdo se k jaké skutečnosti či události musí vyjádřit. Tato část vychází především ze zákonů, ale v tomto případě jsou velice důležité také interní metodické pokyny a předpisy. Za pomoci komparativní metody je porovnáváme a zhodnotíme funkčnost celého systému a jeho efektivitu. Samozřejmostí jsou zde rozhovory s pracovníky na různých pozicích a osobní poznatky z účasti na cvičeních a z výkonu odborné praxe u těchto organizací.

V závěru práce se zabývá autor myšlenkou, jaké skutečnosti by bylo možné změnit a vylepšit a v jakých směrech je současná situace vyhovující. Bakalářská práce hodnotí všechny aspekty spojené s bezpečností na vodních tocích České republiky a dává vyjádření k jednotlivým probíraným úsekům v práci i s návrhem konkrétních řešení pro zlepšení bezpečnostní situace.

V průběhu zpracování bakalářské práce bylo využito několik základních metod. V teoretické části je využita metoda popisná, která se střídá s dalšími metodami z praktických částí. Je použita odborná literatura, a to zejména k definicím nebo k vysvětlení stavů a problémů, dále jsou v jednotlivých kapitolách použity interní pokyny a předpisy organizací a státních úřadů, a také samotné zákony. Byly uskutečněny i řízené rozhovory, stejně tak polořízené rozhovory a část práce je poznamenána i samotným pozorováním situací z návštěvy přístavů, lodních společností, lodních prodejen a z výkonu odborné praxe u Státní plavební správy. Ke zpracování práce, a to zejména k analýze stavu bezpečnosti, je využíváno statistik jednotlivých úřadů z oblasti vod a bezpečnosti kolem vodních ploch, následně jsou získané materiály komparativní metodou porovnávány a je z nich získáván ať už obecný, nebo konkrétní závěr.

2 PŘEHLED VODNÍCH TOKŮ ČESKÉ REPUBLIKY

Česká republika je velmi bohatá na vodní plochy, nachází se zde více než 1590 km² vodních ploch.¹ Nalezneme zde nejmenší pramenné potůčky, které se postupně stávají potoky, graduji na říčky a posléze se z nich, za pomoci dalších říček, stávají řeky o rozměrech a své síle mnohdy děsivé. Nejnázornějším příkladem je Labe, nejmohutnější řeka Čech, pramenící v pšeništích Labské louky v Krkonoších, z jejíž celkových 1 122 km délky protéká územím České republiky a odvodňuje ji celých 364 km.²

Přes Českou republiku a její území prochází hlavní evropské rozvodí, které dělí povodí Severního, Baltského a Černého moře. Nejhlavnějšími říčními osami v Čechách jsou Labe s Vltavou, Morava s Dyjí na Moravě a Odra s Opavou na severu Moravy. Labe nám dokonce udává nejnižší položený bod v Čechách. Nejnižší bod leží na hranicích ČR u Hřenska v okrese Děčín a jeho poloha je ve 115 m n. m. Nejdelsí řekou na našem území je Vltava, která měří ve své délce úctyhodných 433 km, největší přehradní nádrž je nádrž Lipno, která se nachází v okresech Český Krumlov a Prachatice. Plocha přehradní nádrže Lipno je 4 870 ha, ale maximální hloubku má pouhých 20 m. Na Šumavě nalezneme Černé jezero, které je největším jezerem v Česku a má plochu 18,4 ha. Hloubka Černého jezera je větší než u Lipna, činí až 39,8 m. V nepřeborném množství rybníků, kterých je více než 24 000 a jejichž celková plocha přesahuje 52 000 ha, nalezneme v České republice v okrese Jindřichův Hradec rybník Rožmberk, který je největším rybníkem v Čechách. Jeho plocha je 489 ha a maximální hloubka je 6,2 m. Za zmínění taktéž stojí nejteplejší minerální pramen, Vřídlo v Karlových Varech, které dosahuje teploty až 72 stupňů Celsia (blíže viz PATZELT, 2012³).

¹ *Česká republika : informace o zemích světa* [online]. Svět dnes, 2010 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <<http://www.svetdnes.cz/stat/ceska-republika.html>>.

² HOLAN, O. *Labe : řeka a její okolí ve fotografii*. Děčín : Studio FOTO-GRAFIKA OHV Ústí n. L., 1998. s. 3.

³ PATZELT, Z. *Základní geografické údaje o České republice* [online]. Praha : Cittadella Production. 2012 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://www.cittadella.cz/europarc/index.php?p=index&site=zakladni_udaje_cz>.

2.1 Přehled dopravně významných řek na území České republiky

Vltava

Vltava je přítok Labe, do něhož se vlévá z levé strany u Mělníka na jeho 836,49 ř. km v nadmořské výšce 156,18 m. Vzniká na Šumavě soutokem Teplé a Studené Vltavy v nadmořské výšce 715,21 m. Největším přítokem je Sázava. V povodí Vltavy se nachází 33 032 vodních ploch s celkovou rozlohou 43 564,22 ha. Největší z nich jsou vodní nádrže Lipno I. (4 504,40 ha) a Orlík (2 355,03 ha).

Celková plocha povodí je 27 006,70 km² a délka toku 376,97 km.⁴

Labe

Labe je páteřním tokem Čech, které opouští u Hřenska do SRN na 726,22 ř. km v nadmořské výšce 119,89 m. Pramení v Krkonoších na Labské louce v nadmořské výšce 1 389,50 m. Jeho největším přítokem je Vltava (376,97 km). V povodí řeky Labe se nachází celkem 52 505 vodních ploch s celkovou rozlohou 60 674,57 ha.

Délka toku je 368,07 km a plocha povodí je 49 889,30 km².⁵

Morava

Morava je levostranný přítok Dunaje, do něhož se vlévá na hranicích Slovenska a Rakouska pod Děvínem. ČR opouští na 62,47 ř. km v nadmořské výšce 151 m. Pramení pod vrcholem Kralického Sněžníku (1423 m.n.m.) v nadmořské výšce 1370,67 m. Největším přítokem je Dyje (196,22 km). V povodí se nachází 10 932 vodních ploch s celkovou rozlohou 16 039,46 ha. Největší z nich jsou vodní nádrže Nové Mlýny – dolní má rozlohu 1468,28 ha, střední 915,28 ha a horní 655,08 ha. Délka toku je 269,36 km a plocha povodí se rovná 20692,40 km².⁶

⁴ *Základní charakteristiky toku Vltava a jeho povodí* [online]. Praha : Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, 2011 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://www.dibavod.cz/download.php?id_souboru=2238>.

⁵ *Základní charakteristiky toku Labe a jeho povodí* [online]. Praha : Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, 2011 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://www.dibavod.cz/download.php?id_souboru=2424>.

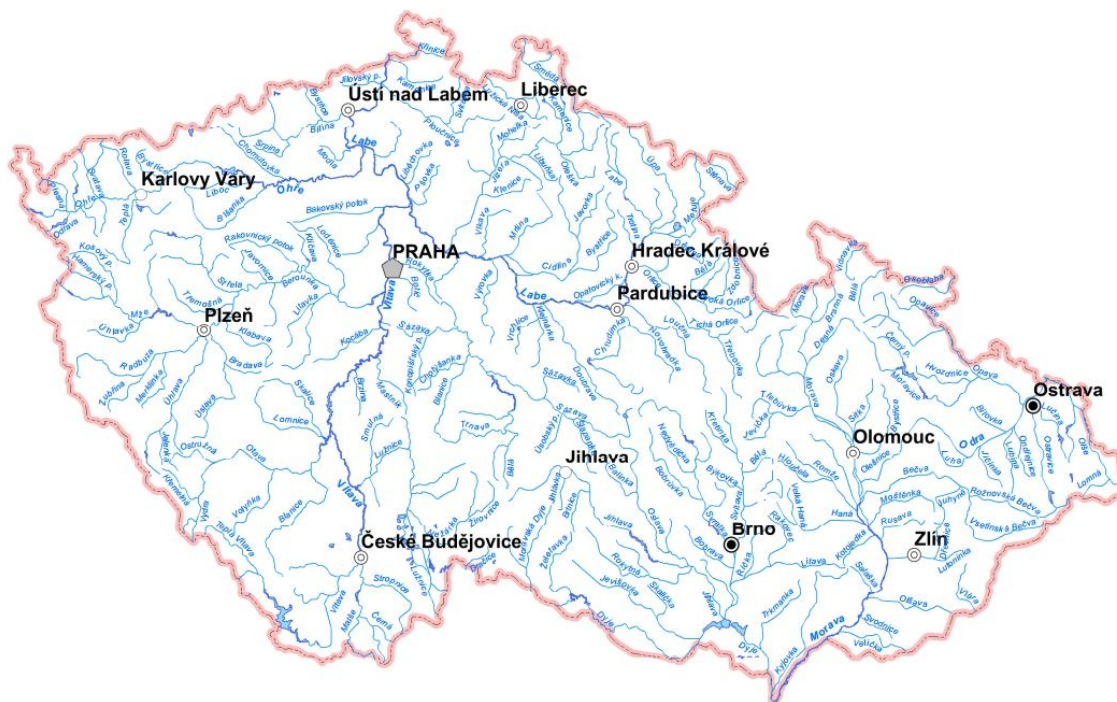
⁶ *Základní charakteristiky toku Morava a jeho povodí* [online]. Praha : Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, 2011 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://www.dibavod.cz/download.php?id_souboru=2360>.

Odra

Odra se vlévá v Polsku do Baltského moře a opouští ČR severně od Bohumína v nadmořské výšce 189,55 m. n. m na 741,90 ř. km. Pramení v Nízkém Jeseníku v nadmořské výšce 633,59 m. Největším přítokem řeky Odry je Opava (110,66 km). V povodí se nachází 3 882 vodních ploch s celkovou rozlohou 5 074,90 ha. Největší z nich je vodní nádrž Slezská Harta (840,10 ha). Délka toku je 134,32 km a plocha povodí 6 229,72 km².⁷

Sítí vodních toků v České republice odtéká průměrně asi 15 mld. m³ vody za rok. Celková délka přirozených a upravených vodních toků je 76 000 km a jejich průměrná hustota činí 0,96 km na jeden km².⁸

Obr. 1: Přehled vodních ploch České republiky⁹



⁷ *Základní charakteristiky toku Odry a jeho povodí* [online]. Praha : Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, 2011 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://www.dibavod.cz/download.php?id_souboru=2342>.

⁸ *Voda v České republice – účelová publikace ke Světovému dni vody 22. 3. 1997*. Praha : Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, Ministerstvo životního prostředí České republiky a Ministerstvo zemědělství České republiky, 1997, s. 6.

⁹ *Česká informační agentura životního prostředí* [online]. Praha : Cenia, 2008 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://vitejtenazemi.cenia.cz/archiv/voda_cs/002_mapa_vodni_toky_cr.pdf>.

Obr. 2: Přehled vodních děl České republiky¹⁰



¹⁰ Vodní díla : Česká republika. 1. vydání. Rožnov pod Radhoštěm : B. A. T. Program s. r. o., 2001.

3 HISTORIE A SOUČASNOST VODNÍ PLAVBY NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY SE ZAMĚŘENÍM NA SLEDOVANÉ VODNÍ TOKY (VLTAVA, LABE, MORAVA – BAŤŮV KANÁL, DUNAJ – ODRA – LABE)

Už při prvním osidlování se lidé soustředili do oblastí kolem říček, řek a pramenů vod. Využívali je jako své zdroje pitné vody, pro mytí, pro lov, ale i pro zavlažování orných půd. Říční lokality byly osidlovány také díky hojné přírodě a růstu plodin v okolí. Kolem břehů přibývaly novější a novější osady, z převážné většiny neznáme přesné okolnosti jejich založení, a proto se obracíme za těmito údaji k nejstarším písemným zmínkám, které potvrzují existenci některých osad. I přesto, že neuvádějí přesné datum vzniku či založení té které osady, pro bakalářskou práci je nejdůležitější právě ta skutečnost, že nehledě na vznik osad kolem řek se lze dopátrat zmínek o prvních vodních plavbách po řekách na území ČR.

3.1 Vltava v proudu času¹¹

Mezi první přepravované zboží po Vltavě patřila sůl, která se odnepaměti dopravovala po řekách Trnavě a Dunaji do Lince, kde se překládala na legendární koňské potahy, první železnici na evropském kontinentě vystavěnou v letech 1825 až 1832, jimiž byla převážena přes Šumavské hřebenky do Českých Budějovic. V Českých Budějovicích se sůl opět naložila na lodě a putovala po proudu Vltavy dále do vnitrozemí.

Do Čech se dopravovalo mimo soli zejména plátno, kvalitní sukno, zbraně, víno, mořské ryby, jižní ovoce, koření, a další druhy kupeckého zboží. Naopak oproti dovozu se z Čech vyváželo obilí, máslo, sýry, dobytek, sladkovodní ryby, slad, pivo, vosk, med, zemědělské produkty i řemeslnické výrobky.

V dobách, kdy byly veškeré stavby budovány ze dřeva a dřevo samo o sobě bylo hojně využíváno ve většině odvětví, se dřevo stávalo rychle nedostatkovým zbožím a z míst s kvetoucí kolonizací mizelo velmi rychle. Dovážení dřeva bylo také stále náročnější a nákladnější, a tak se začalo přepravovat po vodě. Tradice této přepravy se

¹¹ KUTHAN, J., STECKER, M. *Vltava v proudu času*. Sedlčany : Městské muzeum Sedlčany, 2006. s. 37 – 87.

sice počítá na staletí, ale postupem času se stále zdokonalovala, lidé se učili nové vyvazování vorů, čímž získávali plavidla s dokonalými plavebními vlastnostmi. Vltava se stala důležitou dopravní tepnou, bylo zavedeno vybírání cla na řece.

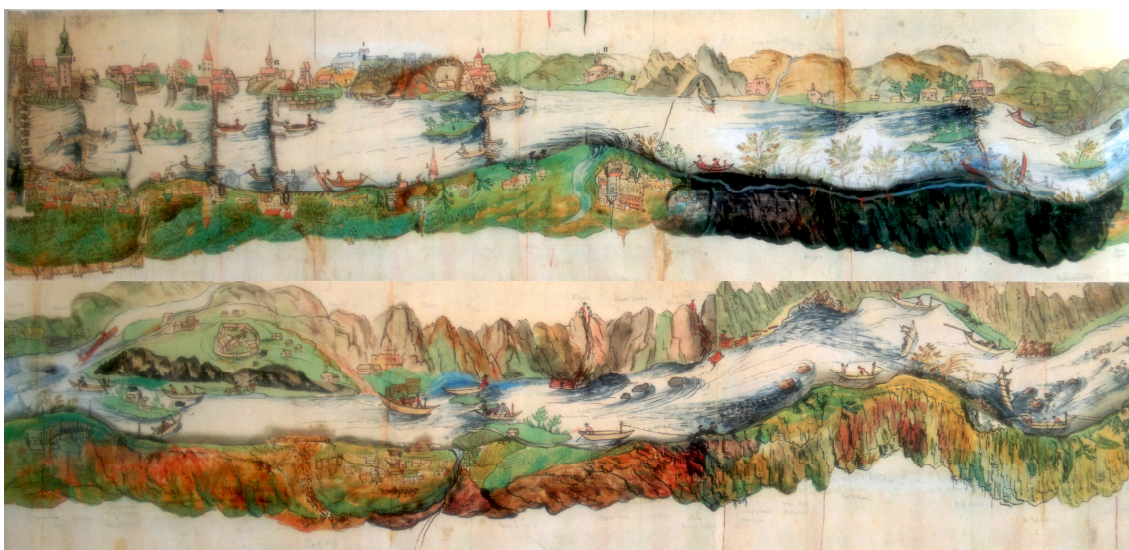
O rozkvět vlasti v tomto oboru se významně zasloužil císař Karel IV., který sledoval dopravu stromů po Vltavě a zřídil úřad, který měl za úkol dohlížet na všechny vodní cesty v Čechách. Také vydal nařízení, které stanovovalo, že propusti v jezích musí být neustále udržovány v dobrém stavu a musí být široké minimálně 20 loktů (necelých 12 metrů).

Hlavní osud Vltavy ovlivnil již zmíněný obchod se solí. Rozhodujícím podnětem pro „zkrocení“ divokého a záludného koryta bylo dovážení soli z Rakouska. První z Habsburků na českém trůně – Ferdinand I. – se nechal inspirovat zavedeným systémem přepravy soli po rakouské řece Trnavě. Rozhodl se maximálně využít možností Vltavy, která byla ideální dopravní cestou pro zásobování soli.

Roku 1548 byla budována řeka pro lodní plavbu. Bylo odstraněno mnoho nánosů, balvanů a skalnatých výběžků. Ve čtyřadvaceti jezích mezi Českými Budějovicemi a Kamýčkem byly zřízeny nové propusti a nezapomnělo se ani na stezky pro potahy, které vlekly lodě proti proudu. Dne 28. září 1550 odplula z Českých Budějovic první loď s nákladem 125 beček soli (zhruba 7 tun). V roce 1572 do Týna nad Vltavou doplulo 20 000 beček soli (1 120 tun) a roku 1591 dokonce dvojnásobek. Kvůli nebezpečným proudům, špatným podmínkám a složité cestě zpět proti proudu mohly řeku od Týna dál sjíždět jen odolné vory a plavci se museli hlásit u solního písaře, který jim nechal sůl na vory přiložit. Dostali na to písemné potvrzení.

V celé své lodní historii se lodní doprava na řece Vltavě potýkala se základním problémem – se špatným systémem údržby vltavských břehů a samotného koryta řeky. Pro lodě byly největší překážkou Svatojanské proudy, záludné kvůli množství balvanů. Roku 1640 se Kryšpín Fuk zavázal o splavnění nebezpečného úseku a pustil se do díla. Nechal si namalovat tehdejší cestu řeky Vltavy, první mapu, od Karlova mostu až ke Svatojanským proudům. Dílo mu velice důkladně zhotovil malíř David Altmann z Eidenburgu.

Obr. 3: Altmannovo panorama Vltavy¹²



Dalším úsekem na Vltavě, který byl velmi problematický, byly tzv. Bučilské proudy. Ty, díky kamenům, vytvářely zrádné proudy a víry.

Patřičnou vážnost si získal i malíř a inženýr Jan Ferdinand Schor, který navázal na dílo Kryšpína Fuka. V roce 1724 z vlastního popudu zhotovil mapu řeky a předložil návrh na splavnění středního toku. V roce 1729 se mu podařilo vyčistit řečiště od Kamýku do Prahy a zrekonstruovat jezy. Tam, kde byly propusti obzvlášť nebezpečné, navrhl stavbu plavebních komor. První komora byla postavena ze žulových kvádrů a pálených cihel u Županovic. Komora měla plavební hloubku 1 m, dlouhá byla 26,6 m, široká 4,7 m a plavit se jí mohly lodě o nosnosti až 80 tun. Druhá komora, polodřevěná, vznikla v téže době v Modřanech.

V roce 1777 vydala Marie Terezie patent, jímž zrušila všechna cla a mýta na Vltavě. Dále bylo za účelem pomoci při zdolávání záludných úseků vydáno ustanovení vycvičených kormidelníků, kteří znali doslova každý kamen v řece. To byl významný pokrok a doprava po Vltavě tak nabrala nový dech.

V letech 1850 – 1860 byla provedena velmi rozsáhlá regulace řeky mezi Štěchovicemi a Prahou. Při těchto úpravách byly budovány hráze a břehy byly upravovány tak, aby se řeka zúžila a hladina řeky zvedla. To vše bylo připravováno pro příchodí pokrok zvaný parostroj. Po vytvoření dostatečné plavební hloubky v řece byla zahájena doprava parníků. Doprava parníků na řece s sebou ale přinesla zákaz plavení nesvázaného dřeva a s postupem času i další změny v plavení se po řece. Kupříkladu se

¹² KUTHAN, J., STECKER, M. *Vltava v proudy času*. Sedlčany : Městské muzeum Sedlčany, 2006. s. 56.

zrušilo tahání lodí proti proudu, lodě se prodávaly i s nákladem, a s příchodem nové železnice vedoucí z Českých Budějovic do Prahy v roce 1872 prudce klesla doprava i po proudu. Zatímco v roce 1860 představoval celkový objem přepravovaného nákladu lodní dopravou 38 140 tun, v roce 1871 už to bylo jen 10 086 tun a následně doprava ve většině případů roku 1882 skončila nadobro a nadále se přepravovalo už jen zpracované dřevo a kámen z povltavských lomů. Znovuobnovení přepravy zboží po Vltavě přišlo až s rokem 1898, kdy bylo přepraveno 117 420 tun a přeprava i nadále rok od roku stoupala. Přepravoval se zejména stavební materiál, jako jsou kvádry a lámáný kámen, písek, cihly, ale dokonce i pivo. V roce 1902 bylo celkově přepraveno neuvěřitelných 545 892 tun těchto surovin.

První vltavská kilometráž byla vyměřena v 80. letech 19. století s nultým kilometrem při ústí Malše do Vltavy v Českých Budějovicích a končila na soutoku s Labem na kilometru 245,8.

3.2 Osobní lodní doprava na Vltavě¹³

Postupem času se rozvíjela i osobní lodní doprava. Z úsporných důvodů sice nebylo dokončeno několik svislých lodních zdvihadel a nebyla tak umožněna splavnost po celém toku Vltavy, ale ani to nebránilo rozmachu nového trendu – romantické plavby – o které byl tehdy velký zájem. Tok Vltavy se rozdělil na několik částí a na těchto úsecích putovalo sem a tam několik výletních lodí. Vznikla tak linka o délce 42 km mezi stanicemi Slapská přehrada a Kamýk nad Vltavou s patnácti zastávkami. Již v roce 1956 bylo přepraveno téměř 176 000 osob. V roce 1959 už na Slapech plulo osm lodí – Malše (100 osob), Otava (140 osob), Nežárka (45 osob), Mír, Družba a Svoboda (po 264 osobách) a dvě lodě z Maďarska – Blanice a Volyňka (po 150 osobách). V uvedeném roce stačily přepravit bezmála 300 000 lidí. Po dokončení Kamýcké přehrady s plavební komorou se trasa prodloužila o dalších 10 km do Solenic.

Roku 1961 byla zahájena plavba také na Orlické přehradě. Však ani zde nebylo dostavěno lodní zdvihadlo, které by zajišťovalo splavnost do Kamýku a dále, a tak zde bylo 41 km použitelných pro osobní lodní dopravu. Plavba trvala 3 hodiny a 20 minut a čítala 9 zastávek. Dokonce byly zavedeny večerní projížďky s hudbou a tancem. V roce 1963 najezdili kapitáni pěti orlických lodí více než 42 000 km a svezli přes 270 000 osob.

¹³ KUTHAN, J., STECKER, M. *Vltava v proudu času*. Sedlčany : Městské muzeum Sedlčany, 2006. s. 84 – 87.

Mimo osobní lodní dopravu se rozvíjela i soukromá výletní doprava a na březích a v zátokách přibývaly hausbóty. Na konci 70. let brouzдал řekou i „zdravotnický parník“. Bohužel, s přibývajícímí loděmi, hlukem, olejovými skvrnami a nepořádkem ve vodě i na břehu došlo k vydání zákazu plavby motorových lodí na Vltavě. Tento zákaz vydaly orgány státní správy, kterým se situace znelíbila, a vydaly jej na všechna motorová plavidla s výjimkou parníků. V této době se proto zvýšil zájem o přírodní zdroj pohonu a Vltavu ovládl jachting.

Motorová plavidla, technologie a možnosti se časem zlepšovaly a počínaje rokem 1994 bylo možné podnikat v nepravidelné lodní dopravě. Výraznou změnu znamenal nový vodní zákon s platností od roku 2002, který umožnil užívat řeku jako „vodní cestu“ a lodě tak mohly plout bez omezení. Na Vltavu byl tím pádem vyvíjen nový tlak motorových člunů, skútrů a hausbótů a znovu se rozvířily protesty ze strany ochránců přírody, rekreatů, rybářů, ale i zástupců samosprávy. Bylo nutné přistoupit k některým opatřením a tím se stalo kupříkladu omezení rychlosti na 25 km / hod. v různých úsecích. Vyhláška z roku 2002 byla novelizována v březnu 2006. Zpřísňuje podmínky technické způsobilosti malých plavidel a reguluje jejich provoz.

3.3 Rozvoj lodní dopravy na Labi¹⁴

Dolní Labe je mezinárodní vodní cestou, která je využívána ve velké míře pro přepravu nákladů. I přes toto zatížení je atraktivní rovněž pro plavbu rekreační, a to zejména v úseku od státní hranice do Lovosic, kde se řeka prořezává Česko – saským Švýcarskem a Českým Středohořím.¹⁵

¹⁴ BUKOVSKÝ, J. *LAVDIS : Telematický informační systém* [online]. 2013 [cit. 5. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.lavdis.cz/index.php?pg=194&ln=cz>>.

¹⁵ BUKOVSKÝ, J. *Rekreační plavba na Dolním Labi* [online]. Sdružení JODI, 2001 [cit. 5. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.plavba.cz/cz/rekrea/r_labd.html>.

Obr. 4: Dolní Labe¹⁶



Střední Labe je vnitrozemskou vodní cestou, která je využívána nákladní plavbou. Tok je nížinného charakteru, okolní krajina je plochá. Jeho využití pro rekreační plavbu je proto slabé. Řiční km 0 byl stanoven v Mělníku na soutoku s Vltavou, říční km 102,0 byl určen v přístavu Chvaletice asi 15 km od Kolína. Celý tok je dobře sjízdný.¹⁷

Obr. 5: Střední Labe¹⁸



¹⁶ BUKOVSKÝ, J. *Mapa Dolního Labe* [online]. Sdružení JODI, 2001 [cit. 5. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.plavba.cz/images/map_d_lab.gif>.

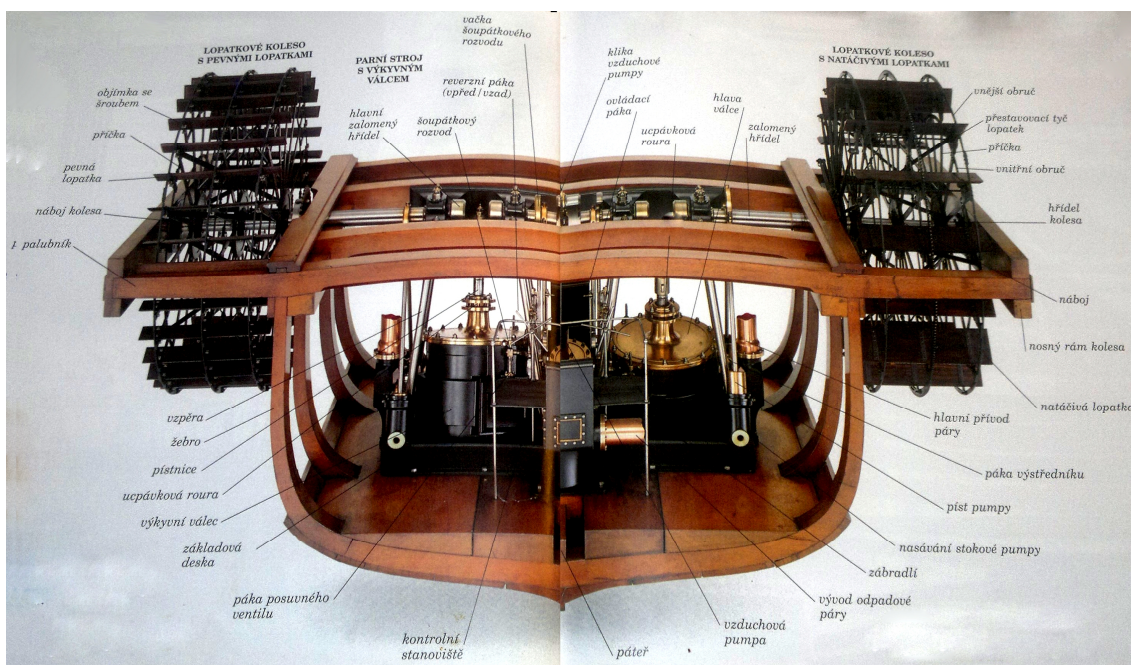
¹⁷ BUKOVSKÝ, J. *Rekreační plavba na Středním Labi* [online]. Sdružení JODI, 2001 [cit. 5. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.plavba.cz/cz/rekrea/r_labs.html>.

¹⁸ BUKOVSKÝ, J. *Mapa Středního Labe* [online]. Sdružení JODI, 2001 [cit. 6. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.plavba.cz/images/map_s_lab.gif>.

Když se práce poohlédne na nákladní přepravu po Labi, a také částečně po Vltavě, tak ta byla postupně rozšiřována hlavně díky mezinárodním úmluvám a právně organizačním zásahům státu ve 20. letech 19. století. Mimo to značně přispěly i organizace a kapitálové zabezpečení obchodu a regulace řek. Tzv. Labská konvence, podepsaná všemi polabskými státy dne 23. června 1821 v Drážďanech uváděla rozhodnutí Vídeňského kongresu o volné plavbě na Labi.

V roce 1822 vznikla Pražská plavební společnost, která zprvu nevlastnila lodě, ale využívala služeb najatých labských přepravců na trase mezi Prahou a Děčínem, popřípadě až Hamburkem. Přepravovalo se jak dřevo (pro zajímavost práce uvádí, že se v polovině 19. století plavilo ročně průměrně 1 500 pramenů), tak sklo, uhlí, minerální vody, koloniální zboží, barviva a ovoce. Podnik Andrewsova a Pritchardova plavební společnost byla skutečným průkopníkem, který provozoval osobní a nákladní plavbu na středním i dolním toku Dunaje. Společnost byla taktéž iniciátorem paroplavby v Čechách, v Praze postavila na přelomu let 1840 – 1841 kolesový parník jménem Bohemia a v květnu 1841 jej s úspěchem spustila na vodu. Osobní přeprava se stala neodmyslitelnou součástí Labské dopravy, a vlastně jí zůstala dodnes.

Obr. 6: Pohonný systém kolesového parníku z 19. století¹⁹



Prosperující Pražská paroplavební společnost postupně uváděla do služby další parníky, protože zájem o tento dopravní prostředek neustále stoupal, ale záhy do

¹⁹ COPLÁK, J. *Lodě a plavba*. Bratislava : Slovart, 1992. s. 22 – 23.

uplynutí necelých 30 let zase tento zájem začal klesat a v roce 1937 převzala osobní lodní přepravu Československá akciová společnost Labská později Labsko – Oderská, nakonec přičleněná k Dopravnímu podniku hlavního města Prahy (1961).

Každým rokem staříčké parníky pozvolna dosluhovaly, a tak z celé flotily „kolesáků“ zůstaly jen Vyšehrad (původně Antonín Švehla z roku 1938) a Vltava (rok výroby 1940). Tyto veterány vltavské paroplavby je možné v současné době vidět na Štěchovické přehradní nádrži při zahájení a ukončení plavební sezóny.

3.4 Baťův kanál a provoz na řece Moravě^{20,21}

Vlastní historie Baťova kanálu se datuje od 30. let minulého století. První myšlenky na realizaci kanálu vzešly od zemědělců hospodařících na březích Moravy poté, co po její regulaci zaznamenali soustavný pokles hladiny spodních vod. Proto se začalo uvažovat o vybudování sítě kanálů, která by technicky zabezpečovala zavlažování okolních oblastí. Tato myšlenka zaujala i vedení firmy Baťa, které řešilo zcela jiný problém. Firma Baťa vlastnila lignitový důl u Lužic a potřebovala vytěžený lignit levně přepravovat do svých závodů v Otrokovicích a ve Zlíně. Z toho důvodu firma Baťa zadala vypracování projektu dopravy lignitu po Moravě. Z projektu vzniklo zajímavé spojení vodní cesty se systémem zavlažování okolních zemědělských oblastí. Realizace projektu byla zahájena v roce 1934 a veškeré práce byly dokončeny na podzim roku 1938. Celá délka této plavební cesty činí 52 km, z toho asi polovina cesty je korytem řeky Moravy a polovina plavebním kanálem. Výškový rozdíl počátku a konce plavební cesty je 18,20 m. Celkem bylo postaveno 14 plavebních komor, z nichž jedna byla u přístavu v Baťově (Otrokovice), 3 komory vedle jezů na řece Moravě a 10 na závlahových a plavebních kanálech.

V roce 1972 ruší federální ministerstvo dopravy pro kanál Otrokovice – Rohatec statut vodní cesty a převádí jeho správu pod Povodí Moravy. O dvacet let později vyvstává znovu otázka provozování plavební cesty vybudovaným kanálem mezi Rohatcem a Otrokovicemi, byť již pravděpodobně jen pro turistické využití. Parlament České republiky dne 25. května 1995 Zákonem o vnitrozemské plavbě zařazuje průplav Otrokovice – Rohatec mezi využitelné vodní cesty.

²⁰ *Současnost Baťova kanálu : Baťův kanál* [online]. Veselí nad Moravou : Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu, 2012 [cit. 8. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.

²¹ *Baťův kanál – historie Baťova kanálu* [online]. Brno : Povodí Moravy, s. p., 2008 [cit. 8. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.batuvkanal.info/O-vodnim-toku/Historie-plavebniho-kanalu/2P-7.article.aspx>>.

Dnes je Bařův kanál vodní cesta dopravně významně vyuřivaná. Délka Bařova kanálu (od Otrokovic do Skalice) je v současnosti přibližně 53 km. Některé úseky vedou řekou Moravou, jinde vedou uměle vyhloubenými kanálovými úseky. Rozdíl výšek na této vodní cestě (18,6 m) vyrovnává 13 zdymadel (plavebních komor) o rozměrech 5,3 x 38 (50) m. Z toho je 11 plavebních komor plně automatizováno s možností ovládní prostřednictvím dálkového ovladače. Plavební hladina je udržována 13 jezy. Splavování jezů je přísně zakázáno! Hloubka Bařova kanálu je průměrně 1,5 metru. Doporučuje se, aby ponor lodi nepřesahoval 80 cm. Velikost lodi, která má plout po Bařově kanálu by se měla orientovat podle velikosti plavebních komor, loď by tedy neměla být širší než 5 metrů. Šířka plavebního kanálu je průměrně 12 metrů.²²

3.5 Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe (D – O – L)²³

V roce 1901, kdy byl vydán první zcela konkrétní vodocestný zákon pro propojení tří moří (Černého, Baltického a Severního) na území Čech a Moravy průplavem Dunajsko – Oderským s napojením na Labe, byla poprvé v našich dějinách uzákoněna stavba průplavu Dunaj – Odra – Labe s křiřovatkou u Přerova. Stavba započala již v roce 1904 splavňovacími pracemi na příslušných řekách a nikdy nebyla prakticky přerušena s výjimkou posledních 20 let.

Nezanedbatelný přínos představuje vodní koridor D – O – L i pro výrobu obnovitelných zdrojů energie v průtočných a přečerpávacích elektrárnách. Pozitivní přínos vodního koridoru D – O – L spatřuje bakalářská práce i pro ochranu životního prostředí. Vždyť vodní doprava je ze všech druhů přeprav k životnímu prostředí nejšetnější. Vodní koridor je rovněž významným krajnotvorným prvkem, jelikož stále více lidí preferuje bydlení u vody. Koridor také umožnil rozvoj sportovního a rekreačního vyžití v oblasti.

Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe se tak v poslední době profiluje do nejvýznamnějšího projektu pro rozvoj a ekologii České republiky s výrazným středoevropským aspektem. K jeho realizaci je však potřeba obeznámit širší veřejnost s jeho významem pro prosperitu naší republiky. Je nutno si uvědomit, že nejde o nový

²² *Současnost Bařova kanálu : Bařův kanál* [online]. Veselí nad Moravou : Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu. 2012 [cit. 8. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.

²³ KOLAŘÍK, T. *Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe* [online]. 2013 [cit. 9. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.d-o-l.cz/>>.

projekt, o jehož realizaci se usiluje, ale o dokončení díla, které se permanentně, i když s různými přestávkami, buduje.

Projekt Vodní koridor D – O – L je nyní již 20 let zastaven a to z důvodů neinformovanosti občanů a také je sabotován převážně ze stran ekologů, kteří si vymýšlejí různé pochybnosti staveb a nesmyslné „škodlivé“ zásahy do přírody. Autor se domnívá, že aktivisté jsou podporováni také značnými prostředky ze stran automobilových, popřípadě železničních dopravců, jelikož by tito dopravci po vybudování vodní infrastruktury přišli o část zakázek. Přitom je dokazatelné, že vodní doprava ve smyslu nákladní přepravy, je nejekologičtější dopravou vůbec. Blíže viz také Vodní koridor D – O – L.²⁴

3.6 Současnost a plánování na vodních tocích ČR

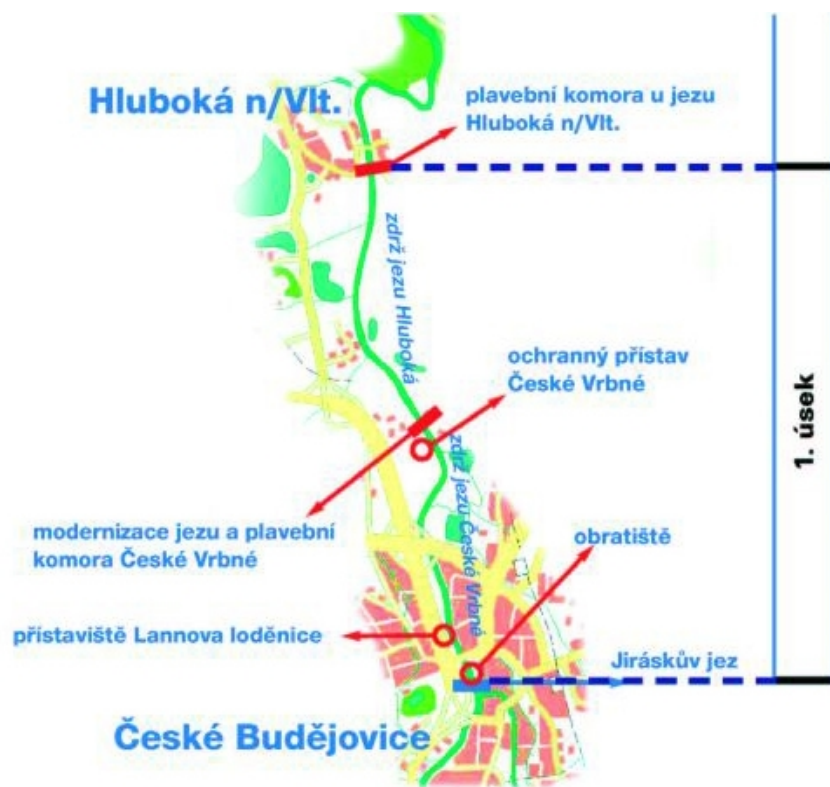
V poslední době proběhlo a probíhá několik desítek úprav na vodních tocích České republiky. Jako některé významnější či nejdiskutovanější si můžeme zmínit například splavnění I. úseku: Dokončení Vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, nebo změna dokončení kilometráže a značení Labské vodní cesty.

Cílem dokončení Vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou bylo obnovení splavnosti Vltavy pro rekreační plavbu. Příznivci vodních sportů a majitelé malých plavidel tuto realizaci dlouho očekávali. Jedná se o úsek 8,9 km a o spojení dvou velkých turistických center Jihočeského kraje. Projekt se zaměřuje na pomoc rozvoje v oblasti dopravy, tedy plavby po řece. Jedná se o umožnění propojení plavby až na Orlickou přehradu, čímž se výrazně rozšíří turistický potenciál plavby. Byla provedena prohrábka dna na 1,6 m, přizpůsobena šířka toku na 20 m, bylo vybudováno obratiště v Českém Vrbném pro lodě délky až 43 m, byl postaven nový sklopný most a došlo k uskutečnění mnoha dalších úprav na této cestě. Veškeré práce byly zahájeny koncem roku 2008, začátkem a v průběhu roku 2009 a poslední úpravy byly dokončeny v roce 2011.²⁵

²⁴ KOLAŘÍK, T. *Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe* [online]. 2013 [cit. 7. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.d-o-l.cz/>>.

²⁵ *Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 9. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/i.-usek-dokonceni-vltavske-vodni-cesty-v-useku-ceske-budejovice-hluboka-nad-vlta>>.

Obr. 7: I. úsek vltavské vodní cesty České Budějovice – Hluboká nad Vltavou²⁶



Cílem projektu „Přeznačení Labské kilometráže“ je vytvořit a v terénu vyznačit „evropskou kilometráž“, která by vyhovovala normám České republiky a Evropské unie. Tato kilometráž má nulu v místě vyústění řeky Labe do Severního moře a směřuje proti proudu toku Labe až k prameni.²⁷

V minulosti se na řece Labi používalo celkem pět kilometráží. Byly to kilometráž nejstarší, plavební, jednotná říční, administrativní a digitální. Tento systém značení působil velké zmatky při určování polohy na vodní cestě. Od 1. ledna 2009 je v platnosti již pouze jediná „evropská“ kilometráž, která má nultý kilometr v ústí Labe do Severního moře a jejíž instalace v terénu intenzivně probíhala do nedávné doby.²⁸

Momentálně probíhajícím projektem je obnovení splavnosti III. úseku: Vodní dílo Hněvkovice – Týn nad Vltavou. Cílem staveb III. úseku celého projektu je obnovit splavnost Vltavy mezi zdrží VD Hněvkovice a Týnem nad Vltavou pro rekreační

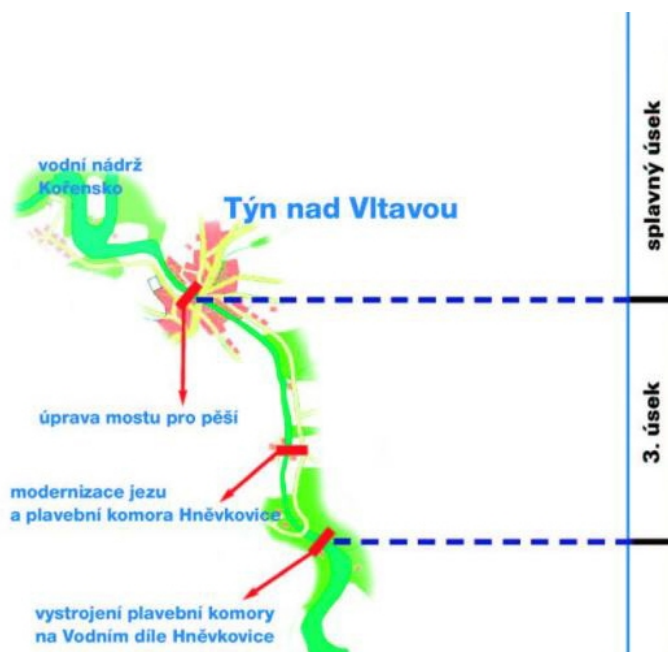
²⁶ *Náhled vltavské vodní cesty* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 9. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.rvccr.cz/public/data/image/1_nahled.jpg>.

²⁷ *Kilometráž a značení labské vodní cesty* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2010 [cit. 13. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/kilometraz-a-znaceni-labske-vodni-cesty>>.

²⁸ *Kilometráž a značení labské vodní cesty* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2010 [cit. 13. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/kilometraz-a-znaceni-labske-vodni-cesty>>.

plavbu. Po dokončení, které se předpokládá v roce 2013, spojí tento úsek v délce 13,29 km Vodní dílo Orlík s Vodním dílem Hněvkovice a umožní tak plavbu z Českých Budějovic až k přehradní hrázi Orlík.²⁹

Obr. 8: III. úsek vltavské vodní cesty VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou³⁰



Pozornost je tedy více soustředována na rekreační a sportovní plavbu. Je to pochopitelné, neboť jak již bylo zmíněno, uživatelé a rekreanti na vodních plochách přibývají, avšak kapitáni tlačných soustav a remorkérů si stěžují, že nemají co přepravovat, přicházejí o práci a pozornost na splavnění a udržování dopravně významných toků pro nákladní přepravu je nedostačující, ba žádná. Většina z kapitánů a posádek dnes běžně odchází pracovat pro zahraniční společnosti a vykonávají tuto profesi v jiných zemích. Majitel nejmenované společnosti zabývající se přepravou objemných nákladů po vodě a zároveň společnosti stavící velké nákladní lodě při rozhovoru konstatoval, že z dříve prosperující společnosti, která měla několik stovek zaměstnanců a ročně stavěla desítky lodí je dnes společnost, kde pracuje kolem 50 lidí a mají co dělat, aby sehnali alespoň nějakou zakázku.

²⁹ *Vodní dílo Hněvkovice – Týn nad Vltavou* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 13. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/iii.-usek-vodni-dilo-hnevkovice-ty-nad-vltavou>>.

³⁰ *Vodní dílo Hněvkovice – Týn nad Vltavou* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 13. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/iii.-usek-vodni-dilo-hnevkovice-ty-nad-vltavou>>.

„Majetek společnosti chátrá, několik výrobních hal již není využíváných, materiál pro stavbu koroduje a na vybavení, údržbu a ještě mzdy jednoduše finanční prostředky nejsou.“³¹

Úpadek nákladní a objemné přepravy po vodních cestách a zastavení rozvoje napojování na ostatní zahraniční vodní sítě je více než žalostné, jelikož Česká republika má paradoxně velmi silnou námořní tradici. I přesto, že Česká republika je vnitrozemský stát, historické kořeny sahají až k zakladateli pomoranské válečné flotily Albrechtovi z Valdštejna. V době poměrně nedávné – za první světové války – sloužilo v Rakousko – Uherském válečném námořnictvu několik desítek tisíc českých námořníků, kteří po skončení války nakrátko vytvořili první Československý námořní pluk se sídlem v Litoměřicích.³²

³¹ Rozhovor s nejmenovaným majitelem firmy stavící velká plavidla a tlačné čluny, ze dne 22. března 2012

³² CHANT, CH. *Encyklopedie plachetních lodí*. Dorset : REBO Productions CZ, s. r. o., 2006. s. 24 – 25.

4 VYBRANÉ INSTITUCE A ORGANIZACE DOHLÍŽEJÍCÍ NA BEZPEČNOST NA VODNÍCH TOCÍCH

Vodní cesty, jako každé jiné dopravní cesty, spadají také pod Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy stojí nad tím vším a upravuje zákony, vydává vyhlášky, nařízení a stanoviska, upravuje rozpočet, vyjednává mezinárodní smlouvy a spoustu dalších věcí souvisejících přímo s vodní dopravou na území České republiky. Samozřejmě se ale zabývá i oblastmi mimo Českou republiku a to zejména pomocí Námořního úřadu České republiky a mezinárodních smluv. Dále v České republice máme organizační složku Ředitelství vodních cest České republiky, které bylo zřízeno Ministerstvem dopravy, organizace jako je Státní plavební správa – plavební úřad plní úkoly státní správy a státního dozoru ve vnitrozemské plavbě, Labsko – Vltavský dopravní informační systém (LAVDIS) a mimo jiné také pět státních podniků Povodí ČR (Povodí Labe, s. p., Povodí Vltavy, s. p., Povodí Ohře, s. p., Povodí Odry, s. p., Povodí Moravy, s. p.). K bezpečnosti neodmyslitelně patří záchranná služba a ta v rámci zajištění větší bezpečnosti a dodržení doby dojezdu k místu přivolání zřídila Vodní záchrannou službu Českého červeného kříže (VZS ČČK) pro některé úseky vodních cest, funguje zde i Asociace samaritánů České republiky (ASČR), která každoročně slouží v létě na Orlické přehradě. K tomu všemu k napomáhání potírání kriminality a k pomoci řešení nejrůznějších přestupků a trestných činů pod a nad hladinou vody bylo zřízeno i oddělení Poříční policie České republiky.

4.1 Ministerstvo dopravy ČR – vodní doprava

Pod Ministerstvo dopravy ČR pro úsek vodní dopravy spadá kupříkladu Odbor plavby. Odbor plavby v rámci svého poslání a působení odpovídá za přípravu a realizaci staveb dopravní vodní infrastruktury do 20 mil. Kč, výkon státní správy ve věcech vnitrozemské plavby či užívání povrchových vod k plavbě dle zákona č. 114 / 1995 Sb., o vnitrozemské plavbě a zákona č. 254 / 2001 Sb., o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon). Dále také vykonává státní správu ve věcech námořní plavby podle zákona č. 61 / 2000 Sb., o námořní plavbě včetně výkonu funkce Námořního řádu.

Odbor je rozdělen na dvě oddělení – Oddělení vnitrozemské plavby a infrastruktury vodní dopravy a na Oddělení námořní plavby.³³

Oddělení vnitrozemské plavby a infrastruktury vodní dopravy působí v oblasti zpracování věcných záměrů zákonů a prováděcích předpisů v oblasti vnitrozemské plavby, přípravy podkladů pro návrhy zákonů a zajištění jejich projednávání ve spolupráci s odborem legislativním. Vyjadřuje se k žádostem o udělování koncesí pro provozování vodní dopravy. Zabývá se problematikou koncepce lodního parku, jeho obnovy a související problematiky. Zabezpečuje činnost související s působností Ministerstva dopravy jako odvolacího orgánu ve správních řízeních vedených prvoinstančním plavebním úřadem – Státní plavební správou. Zajišťuje mnohostranné a dvoustranné mezinárodní vztahy v oblasti vnitrozemské plavby. Působí v oblasti zajišťování státního dozoru v oblasti vnitrozemské plavby dle zákona č. 114 / 1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů v návaznosti na zákon č. 522 / 1991 Sb., o státní kontrole, ve znění pozdějších předpisů. V rozsahu daných kompetencí územně hájí trasy stávajících z dopravně významných vodních cest v předepsaných technických parametrech a z výhledových tras dle Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu v rámci směrných částí územních plánů velkých územních celků. S ohledem na problematiku plavebního provozu zajišťuje implementaci Říčních informačních služeb. V působnosti odboru metodiky řídí Státní plavební správu, včetně schvalování investičních záměrů vlastních investic a spolupráce na rozpočtu tohoto plavebního úřadu. Dále zajišťuje přípravu a realizaci programů a opatření s finanční účastí státu v oblasti provozování plavby a veřejných přístavů včetně zajišťování programové dotační podpory s provozováním vodní dopravy a přístavů a podpory modernizace plavidel.³⁴

Oddělení námořní plavby působí v oblasti zpracování věcných záměrů zákonů a prováděcích předpisů v oblasti námořní plavby, přípravy podkladů pro návrhy zákonů a zajištění jejich projednávání ve spolupráci s odborem legislativním. Vykonává funkci námořního úřadu ČR. V rámci této funkce vede rejstřík námořních plavidel a námořních jachet. Organizuje a provádí zkoušky jachtařů a posádek námořních lodí a vystavuje

³³ *Vodní doprava : Odbor plavby* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy České republiky, 2006 [cit. 5. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Odbor_plavby/>.

³⁴ *Vodní doprava : Oddělení vnitrozemské plavby* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy České republiky, 2006 [cit. 5. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Odbor_plavby/Oddeleni_vnitrozemske_plavby/oddeleni_vnitrozemske_plavby.htm>.

příslušná osvědčení. Zajišťuje mezinárodní vztahy v námořní plavbě a zastupuje ČR v Mezinárodní námořní organizaci (IMO).³⁵

Dále je pod Ministerstvem dopravy zřízen pro vodní cesty Námořní úřad ČR. Ten má úkoly plynoucí z Mezinárodní úmluvy OSN o mořském právu (Sdělení MZV č. 240 / 1996 Sb.) Čl. 94 – Povinnosti státu vlajky, a dalších právních předpisů o námořní plavbě, vč. mezinárodních instrumentů IMO. Jak již naznačuje název oddělení, hlavní náplní činnosti úřadu je vše, co souvisí s oblastí námořní plavby. Hlavní legislativní rámec činnosti odd. 232 určuje zákon 61 / 2000 Sb., o námořní plavbě a jeho prováděcí předpisy. V oblasti mezinárodního práva se jedná o mezinárodní úmluvy o námořní plavbě, uzavřené na půdě Mezinárodní námořní organizace (IMO) a Mezinárodní organizace práce (ILO). (Více o úkolech a činnostech tohoto úřadu viz Ministerstvo dopravy – vodní doprava)³⁶

4.2 Ředitelství vodních cest³⁷

Ředitelství vodních cest České republiky bylo zřízeno Ministerstvem dopravy a spojů ČR 1. dubna 1998 a je organizační složkou státu zřízenou Ministerstvem dopravy, dle ust. § 51 odst 1., zák. č. 219 / 2000 Sb.

Základním předmětem činnosti organizace je zejména:

- zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace součástí dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách a pro jejich správu a údržbu a pořizování dalšího majetku nutného pro správu a údržbu vodních cest,
- zabezpečení správy, údržby a oprav nově zřízených součástí vodních cest a dalšího majetku, nutného pro provoz na nich a pro jejich správu a údržbu,
- výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím nově zřizované součásti vodních cest,
- zabezpečování podkladů pro stanovení koncepcí v oblasti vodních cest a jejich součástí,

³⁵ *Vodní doprava : Oddělení námořní plavby* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy České republiky, 2006 [cit. 18. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Odbor_plavby/Oddeleni_namorni_plavby/>.

³⁶ *Vodní doprava : Úkoly a činnosti námořního úřadu* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy České republiky, 2006 [cit. 18. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Namorni_urad/Ukoly_a_cinnosti_namornihou_uradu_CR/>.

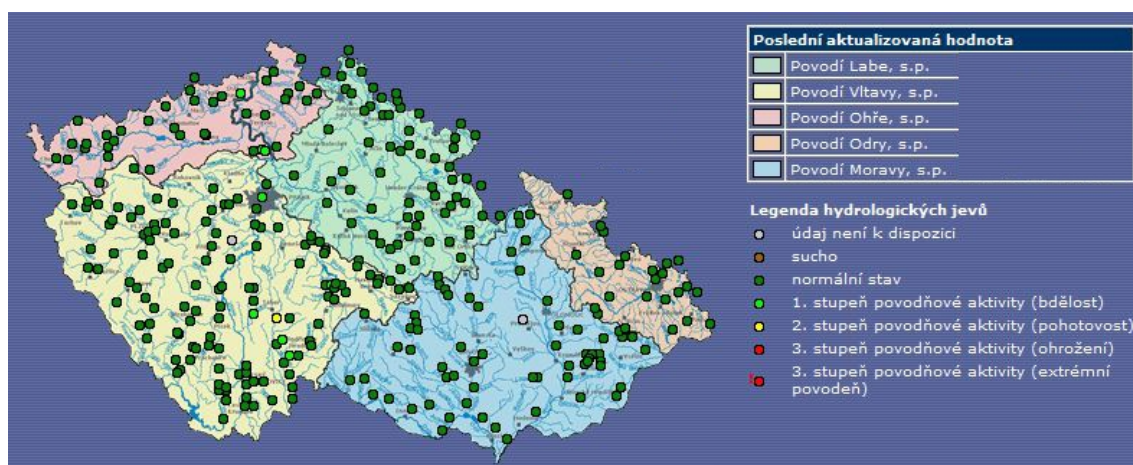
³⁷ *O nás* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 23. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/o-nas>>.

- koordinace provádění velkých oprav s rekonstrukcemi a modernizacemi, které jsou součástí vodních cest.

4.3 Státní podniky – Povodí ČR^{38,39,40,41,42}

V České republice máme celkem pět státních podniků Povodí, které mají rozdělené celé České území na jednotlivé oblasti, v nichž mají za úkol spravovat a hospodařit s povrchovými i podzemními vodami za účelem co nejefektivnějšího zlepšování a všestranného využívání těchto vod. Vše je s ohledem na zachování zdravého životního prostředí a plnohodnotného života lidí. Jsou rozděleny na Povodí Labe, s. p., Povodí Vltavy, s. p., Povodí Ohře, s. p., Povodí Odry, s. p. a Povodí Moravy, s. p.

Obr. 9: Přehled rozdělení ČR jednotlivých povodí⁴³



Základní výčet povinností státních podniků:

- výkon funkce správce povodí, správce významných, určených a dalších drobných vodních toků, provoz a údržba vodních děl ve vlastnictví státu, k nimž má právo hospodařit,

³⁸ Povodí Vltavy, s. p. – profil státního podniku [online]. 2013 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.pvl.cz/profil-statniho-podniku>>, vlastní zpracování.

³⁹ Povodí Labe, s. p. – předmět činnosti [online]. 2009 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.pla.cz/planet/webportal/internet/cs/obsah/predmet-cinnosti_495.html>.

⁴⁰ Povodí Odry, s. p. – státní podnik [online]. 2013 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.pod.cz/index.html>>.

⁴¹ Povodí Ohře, s. p. – předmět činnosti [online]. 2009 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.poh.cz/profilfirmy/predmetcinnosti.htm>>.

⁴² Povodí Moravy, s. p. – předmět činnosti [online]. 2009 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.pmo.cz/cz/o-podniku/predmet-cinnosti/>>.

⁴³ Informační systém VODA České republiky [online]. Cenia, 2009 [cit. 7. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://voda.gov.cz/portal/cz/aplikace/sap_toky.htm>.

- pečovat o koryta vodních toků, zejména udržovat koryta vodních toků ve stavu, který zabezpečuje při odvádění vody z území dostatečnou průtočnost a hloubku vody a přitom se co nejvíce blíží přírodním podmínkám, udržovat břehové porosty na pozemcích koryt vodních toků nebo na pozemcích sousedících s korytem vodního toku tak, aby se nestaly překážkou odtoku vody při povodňových situacích, pokud takové povinnosti nemají vlastníci pozemků s koryty vodních toků,
- osazovat plavební znaky na vodní cestě,
- výkon práva hospodařit s nemovitým a movitým určeným majetkem ve vlastnictví státu,
- nakládání s vodami na vodních dílech, ke kterým má právo hospodařit podle podmínek stanovených vodoprávními úřady,
- zajištění vyjadřovací činnosti k záměrům investorů a vlastníků nemovitostí v povodí,
- zabezpečení ochrany před povodněmi spadající do povinností správce vodních toků, správce povodí a vlastníka vodních děl,
- zajišťování odborné pomoci vodoprávními úřadům při rozhodovací činnosti,
- pořizování plánů dílčích povodí Horní Vltavy, Berounky, Dolní Vltavy a ostatních přítoků Dunaje,
- zjišťování a hodnocení stavu povrchových a podzemních vod, včetně zajišťování provozního monitoringu jakosti povrchových vod,
- vytváření podmínek pro racionální, šetrné a ekologicky únosné využívání povrchových a podzemních vod a vodních toků,
- a mnoho dalších.

Na svých webových stránkách každý tento státní podnik zveřejňuje aktuální informace o:

- vodních stavech a průtocích,
- povodňových stavech,
- jakosti povrchové vody,
- vodních dílech a mimořádných manipulacích,
- plánování v oblasti vod.

4.4 Labsko – Vltavský Dopravní informační systém (LAVDIS)⁴⁴

Jedná se o telematický informační systém, jež slouží k přehledu na dopravně významných vodních cestách v ČR. Svým uživatelům poskytuje cenná data, která napomáhají bezpečné plavbě po vodních tocích. Poskytuje tak například aktuální informace vodočtů a stavů na vodních cestách, informace o plavebním provozu, meteorologické podmínky a zpravodajství, plavební mapy, systém sledování polohy plavidel a také v neposlední řadě informace pro sportovní plavbu. Komplexní systém plánování plavby LAVDIS zahrnuje monitoring kompletního plavebního provozu na vodních cestách v ČR.

Dle popisu, který uvádí samotný institut, vykonává a má za úkol monitorovat a zabezpečovat následující:

- plavidla využívající palubní jednotku,
- plavidla bez vybavení.

Cílem je:

- efektivnější logistické řízení,
- vyšší bezpečnost, snazší řešení krizových situací,
- kvalitní statistika.

Základem celého systému je centrální databáze na serveru LAVDIS, na níž jsou evidována veškerá proplavení plavebními komorami v ČR a pohyb jednotlivých plavidel. Databáze využívá následující propojení:

- podniky Povodí (správci vodní cesty) – evidence proplavení na plavebních komorách,
- Státní plavební správa – plavební rejstřík + evropský rejstřík plavidel,
- zahraniční systémy evidence pohybu plavidel (ERINOT, MIP).

Přístup do systému je výhradně pro registrované uživatele. Velký důraz je kladen na ochranu dat tvořících obchodní tajemství. Jednotliví provozovatelé a další subjekty mají přístup k informacím výhradně o vlastních plavidlech. Státní správa má k dispozici obecné informace pro účely bezpečnosti bez obchodních dat.

⁴⁴ *Popis systému plánování plavby LAVDIS* [online]. Děčín : LAVDIS, 2006 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.lavdis.cz/index.php?pg=57&ln=cz>>.

Celý projekt pod sebou skrývá ještě několik jednotlivých projektů, které se postupně vyvíjely a i nadále se vyvíjejí. Projekt RIS (Říční informační systém) je telematickým systémem vodních cest a vodní dopravy, který si bere za hlavní úkol zefektivnění vodní dopravy se zvýšenou informovaností všech subjektů, provozujících a využívajících vodní cesty.⁴⁵

Na projekt RIS navazuje novější a vylepšený projekt s názvem IRIS II., který je využíváný v současnosti. IRIS II. již využívá rozšířená data v rámci monitorování plavebního provozu, výměny dat mezi systémy PLAVBA a LAVDIS v rozsahu dle vyhlášky o RIS, importu a exportu ERI zpráv z LAVDIS přes e-mailové rozhraní, implementace monitorování proplavení na plavebních komorách na Vltavské vodní cestě aplikací PLAVBA, monitoringu vodní cesty na Labské vodní cestě se zavedením obousměrného přenosu a zobrazování aktuálních dat o provozním stavu. Jsou v něm řešeny tyto oblasti: aktuální hloubková data, model plavebních hladin, rozšíření zpráv vůdcům plavidel, přístup k RIS službám pomocí bezdrátového připojení WiFi a pilotní implementace technické a administrativní dohody o výměně dat mezi RIS systémy.⁴⁶

Systémy RIS využívají pro svou funkčnost dalšího systému nazývaného DGPS (Diferenciální GPS). Toto vylepšení bylo navrženo a zprovozněno pro eliminaci chyb v polohových signálech GPS, kdy se určení polohy běžně neshoduje až v rozsahu 50 m. DGPS tedy využívá korekčních signálů přijímaných z jiné tzv. referenční stanice, a tak identifikuje velikost chyby GPS. Vysílače korekčních signálů DGPS umožňují poskytování polohových dat pro vnitrozemskou vodní dopravu s přesností odpovídající požadavkům Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005 / 44 / ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství. Při použití DGPS je dosaženo přesnosti polohy s chybou 0,5 – 2 m. V současnosti je plně pokryta síť vodních cest v SRN, Nizozemí, Belgii, Rakousku a pracuje se na pokrytí celého Dunaje. Na celém světě je v současnosti v provozu více než 300 IALA DGPS stanic.⁴⁷

⁴⁵ *Telematický informační systém* [online]. Děčín : LAVDIS, 2006 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.lavdis.cz/index.php?pg=72&ln=cz>>.

⁴⁶ *Říční systém RIS v rámci projektu IRIS II.* [online]. Děčín : LAVDIS, 2006 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.lavdis.cz/index.php?pg=328&ln=cz>>.

⁴⁷ *Vysílač korekčních signálů DGPS v rámci RIS* [online]. Děčín : LAVDIS, 2006 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.lavdis.cz/index.php?pg=329&ln=cz>>.

4.5 Státní plavební správa

Jednou z nejdůležitějších organizací v oblasti vodních ploch a bezpečnosti na nich je Státní plavební správa. Má úzkou souvislost se systémem LAVDIS, poněvadž zajišťuje převádění výsledných dat z modelu plavebních hladin do formátu Inland ECDIS (Inland Electronic Navigation Charts – mezinárodní standard dat pro tvorbu vnitrozemských navigačních map) a následně využívá data právě v prostředí webu LAVDIS. Dále také zajišťuje zasílání zpráv vůdcům plavidel, přístupy k RIS službám pomocí bezdrátového připojení WIFI a pilotní realizaci operací dle technické a administrativní dohody o výměně dat mezi RIS systémy.⁴⁸

Státní plavební správa působí od října 1995 jako plavební úřad a plní úkoly státní správy a státního dozoru ve vnitrozemské plavbě s cílem zabezpečit její rozvoj a její bezpečný a plynulý provoz. Je rozdělena na tři pobočky, kde má každá svou vlastní územní působnost a jedno ředitelství pro všechny tyto pobočky se sídlem v Praze. Každá tato pobočka má pod sebou jednotlivá oddělení, kterým náleží úkoly a úkony v jejich pravomoci.⁴⁹

Oddělení jsou:

- **Doklady plavidel** (lodní osvědčení, změna vlastníka plavidla, cejchovní průkaz, schválení technické dokumentace, rejstřík plavidel, apod.),⁵⁰
- **Doklady osob** (průkazy způsobilosti – VMP, kapitán, převozník, lodník, strojmistr, inspektor UTZ, provozování vodní dopravy atd.),⁵¹
- **Dozor na vodní cesty** (schválení zřízení a provozování přístavů, kontroly řádného značení vodních cest plavebními znaky, vydání souhlasu k umístění plavebních znaků na sledovaných vodních cestách apod.),⁵²
- **Dozor na plavbu** (kontroly dodržování podmínek technické a provozní způsobilosti u plavidel v provozu, odborné způsobilosti jejich vůdců a členů posádek a úplnost předepsaných listin na plavidlech, dohled na dodržování pravidel plavebního provozu stanovených Řádem plavební bezpečnosti, vůdci

⁴⁸ ŠMERDA, R. *Státní plavební správa : Statut* [online]. 2011 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/statut.asp>>.

⁴⁹ *Státní plavební správa* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz>>.

⁵⁰ *Doklady plavidel* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/plavidla/>>.

⁵¹ *Doklady osob* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/prukazy/>>.

⁵² *Dozor na vodní cesty* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/vodnicesty/>>.

plavidel a ostatními účastníky plavebního provozu, kontroly dodržování povinností provozovatelů plavidel, jež vyplývají ze zákona o vnitrozemské plavbě a jiné.).⁵³

Obr. 10: Územní působnost poboček SPS⁵⁴



Podle zákona č. 114 / 1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, vykonává plavební správa působnost zejména v těchto věcech:⁵⁵

- Vydává souhlas ke stavbám na sledovaných vodních cestách a stanoví podmínky pro jejich zřízení,
- vydává souhlas ke zřízení a provozování přístavů a ve správním řízení stanoví podmínky pro zřízení a provozování přístavů,
- vydává povolení pro zvláštní přepravy plavidel a povolení k provozování plovoucího tělesa na vodní cestě,
- vydává sdělení a informace týkající se bezpečnosti a plynulosti provozu na sledovaných vodních cestách a v přístavech, a provozuje radiotelefonní službu - plavební informace,

⁵³ *Dozor na plavbu* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/provoz/>>.

⁵⁴ *Územní působnost poboček* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 3. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/uzempusob.asp>>.

⁵⁵ *Statut* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/statut.asp>>.

- schvaluje způsobilost plavidel k provozu na vodní cestě vydáním lodního osvědčení a v případě plovoucího zařízení vydáním osvědčení plovoucího zařízení (dále jen osvědčení plavidla),
- schvaluje typ malého plavidla, plovoucího stroje a plovoucího zařízení a po schválení vydává průkaz způsobilosti typu plavidla,
- provádí zkoušky odborné způsobilosti vůdců plavidel a členů posádek a vydává průkazy způsobilosti, zadržuje průkazy způsobilosti k vedení plavidel a nařizuje přezkoušení odborné nebo zdravotní způsobilosti člena posádky a přijímá rozhodnutí o omezení nebo zákazu výkonu příslušného oprávnění a o odnětí průkazu způsobilosti,
- provádí zkoušky odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby, vydává osvědčení o úspěšně vykonané zkoušce a osvědčení o odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby,
- vykonává státní dozor na sledovaných vodních cestách a provozu na nich,
- ukládá pokuty za porušení povinností stanovených právními předpisy pro provozování plavby,
- projednává podle obecných předpisů o přestupcích porušení právních předpisů pro provozování plavby.

Podle zákona č. 254 / 2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), vykonává plavební správa působnost zejména v těchto věcech:⁵⁶

- Provádí kontrolu dodržování zákazu plavby plavidel se spalovacími motory na povrchových vodách, jakož i kontrolu užívání povrchových vod k plavbě s ohledem na stanovený rozsah a podmínky jejich užívání,
- ukládá pokuty provozovatelům plavidla, kteří provozují plavidlo se spalovacím motorem na povrchových vodách, na kterých je plavba plavidel se spalovacím motorem zakázána, nebo kteří provozují plavidlo v rozporu se stanoveným rozsahem a podmínkami užívání povrchových vod k plavbě.

Státní plavební správa dále koná v těchto věcech:⁵⁷

- Podílí se na zpracování a spravuje geografický informační systém (GIS) vodních cest České republiky,

⁵⁶ *Statut* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/statut.asp>>.

⁵⁷ *Statut* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/statut.asp>>.

- spravuje a zodpovídá za provoz telematického systému vodní dopravy.

4.6 Policie České republiky – Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy – Poříční oddělení⁵⁸

Poříční oddělení je výkonným organizačním článkem odboru služby pořádkové policie Krajského ředitelství policie hlavního města Prahy. Při své činnosti plní specifické úkoly Policie České republiky na řece Vltavě a ostatních vodních plochách, včetně potápěčské činnosti.

Policisté tohoto oddělení plní úkoly po linii pořádkové buď formou pěších hlídek, autohlídek, anebo na lodi. Slouží nepřetržitě, čtyřadvacet hodin denně bez ohledu na to, jaké je roční období. Do běžné služby je zapojena jedna, maximálně dvě hlídky za den, podle toho, jaká je aktuální bezpečnostní situace. Policisté mají k dispozici pět člunů, z toho tři celoroční a jeden sezónní, polootevřený. Používají i pracovní prám s dvojitým dnem, který slouží jako pracovní plošina pro potápěče, případně pro utonulé, které vytáhnou z vody. Disponují také třemi gumovými čluny, z nichž jeden je permanentně na výjezdovém vozíku i s motorem, stále připravený k použití pro výjezd potápěčské skupiny. Jeden vyfouklý člun a tlakovou lahev vozí autohlídka pro případ potřeby.

Spektrum činnosti poříčního oddělení je velmi široké. Rozdělit se dá do několika oblastí. První z nich je hlídková činnost, v rámci které policisté kontrolují osoby a objekty kolem vody, řeší nejrůznější přestupky, zejména na úseku ochrany zelených a vodních ploch, kontrolují, zda není Vltava znečišťována například splašky z mytí vozidel, olejovými skvrnami či nejrůznějšími odpadky, apod. Často zacházejí i mezi osoby bez domova, které se zdržují v improvizovaně vybudovaných příbytcích pod mosty či na jiných odlehlejších místech. Nezřídka tak mezi nimi objeví osoby v celostátním pátrání. V zimě kontrolují stav ledových ploch, zaměřují se na zazimované rekreační objekty a lodě, apod.

V rámci plavebních hlídek se policisté orientují na plavidla všeho druhu. U lodí kontrolují doklady, označení, vybavení, stav vlajky apod. V letních měsících se zaměřují na vodní skútry, které mají příslušnými vyhláškami omezený provoz, a mohou se tak pohybovat pouze v určitých lokalitách. (O těch v současné době rozhoduje

⁵⁸ *Poříční oddělení od historie po současnost* [online]. Policie České republiky – KŘP hlavního města Prahy, 2010 [cit. 8. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/poricni-oddeleni-od-historie-po-soucastnost-244540.aspx>>.

příslušný městský úřad. Do budoucna by ale tato pravomoc měla přejít přímo na Státní plavební správu). Dohlíží také nad plovárnami, půjčovnami šlapadel a lodiček. V této souvislosti se snaží pokud možno předcházet rizikovým situacím ze strany návštěvníků těchto zařízení. Běžně se totiž setkávají například s tím, že rodiče plující na šlapadle či na loďce zajedou pod jez, postaví na něj své děti a fotografují je. Následky přitom nedomyšlí. Ten, kdo pak musí včas zasáhnout, je právě policie.

„My jsme byli zřízeni převážně k tomu, abychom zajišťovali předměty pocházející z trestné činnosti, předměty, kterými byly spáchány trestné činnosti a osoby nebo oběti trestné činnosti nad i pod vodou. Jsme speciálně školeni na zajišťování místa trestného činu a hledání důkazů a předmětů pod vodou. To co nalezneme a zjistíme, tak předáme místně příslušnému oddělení policie, nebo v případě přestupků, třeba porušování předpisů plavebního provozu, to předáme Státní plavební správě. Dál už vedou řízení oni, my jsme od toho, abychom zajišťovali a zjišťovali, oni od řešení, papírování a ukládání sankcí.“⁵⁹

Při nočních službách hlídkují policisté především na lodi, ze které dohlíží zejména na bezpečnost osob na řece a v jejím okolí. Nejsou totiž výjimkou případy, kdy se lidé z nejrůznějších důvodů ocitnou ve vodě a nevědí si rady. V takových okamžicích se z policistů stávají záchranáři, kteří se snaží ze všech sil tonoucímu pomoci. V rámci autohlídek se policisté orientují spíše do odlehlejších, hůře dostupných míst, kam se jejich kolegové na lodi nedostanou včas. Pravidelně zajíždějí například na Džbán, do Hostivaře, či Holešovického přístavu. Prioritou je pro ně ale Vltava a její blízké okolí na území Prahy.

Druhou hlavní náplní poříčního oddělení je potápěčská činnost. Existuje zde skupina jedenácti potápěčů různého věku a délky praxe, kteří fungují jako servis pro ostatní složky. Jejich teritoriem je Praha, pokud jsou ale vyžádáni, jezdí po celé České republice, kde provádějí průzkumy vodních toků a nádrží. Pátrají například po pohřešovaných osobách, u kterých nelze vyloučit, že utonuly. Hledají je nad vodní hladinou i pod ní. *„Řeklo by se, že práce na lodi je velmi příjemné, oddechové a*

⁵⁹ Rozhovor s panem ppor. Bc. Michalem Abtem, zástupce vedoucího oddělení Krajského ředitelství hlavního města Prahy, Odbor služby pořádkové policie, Poříční oddělení, ze dne 14. března 2013.

romantické zaměstnání. Navíc svým způsobem prestižní a pro mnohé atraktivní. To ale pouze pro nezasvěcené.“ Uvádějí na svých stránkách KŘP hlavního města Prahy.⁶⁰

4.7 Aquapol⁶¹

Aquapol je samostatná asociace námořních a vnitrostátních navigačních zákonů, která úzce spolupracuje s policií a bezpečnostními složkami států EU a Švýcarska. Hlavním cílem Aquapolu je zlepšovat účinnost a efektivnost vnitrostátní a námořní přepravy ve spolupráci s policií a bezpečnostními složkami v Evropě. Dalším důležitým cílem organizace je úsilí podílet se na vyladěnějším přístupu ke zdokonalování v této oblasti.

Aktivity Aquapolu zahrnují vzájemnou výměnu cenných zkušeností, výměnu kontrolních informací, společný výcvik, společné mezinárodní kontrolní operace, společnou poradní legislativu a společné lobby.

V zastoupení členů Asociace Aquapol ustanovuje a udržuje kontakty s odpovídajícími institucemi a organizacemi, a to jak na mezinárodní, tak na evropské úrovni. Aquapol by založen v roce 2002 holandskými, německými a belgickými složkami vodní policie. Od roku 2011 jsou členy Aquapolu také níže zmíněné policie a inspektoráty.

Každoročně Aquapol podniká řadu mezinárodních kontrolních operací, do nichž se zapojují všichni členové. Během těchto operací probíhají kontroly týkající se zejména odhalování práce načerno na lodích, překračování povolené doby plavby, zanedbání bezpečnosti a bezpečnostních opatření, řízení pod vlivem alkoholu či drog, nedostatečné kvalifikace členů posádky a znečišťování životního prostředí.

Během kontrol v posledních několika letech se ukázalo, že 30 % ze všech kontrolovaných plavidel nebylo v pořádku. V takovýchto případech bylo během prohlídek a kontrol potvrzeno jedno nebo více takových porušení pravidel.

⁶⁰ *Poříční oddělení od historie po současnost* [online]. Praha : Policie České republiky – KŘP hlavního města Prahy, 2010 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/poricni-oddeleni-od-historie-po-soucastnost-244540.aspx>>.

⁶¹ *International police cooperation on the water* [online]. Aquapol, 2013 [cit. 8. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.aquapol-police.com/index.php/component/content/article/88-aquapol-international-police-cooperation-on-the-water.html>>.

Členové Aquapolu jsou následující státy: Belgie, Holandsko, Německo, Francie, Rakousko, Česká republika, Slovenská republika, Švýcarsko, Maďarsko, Rumunsko, Spojené království, Španělsko, Portugalsko, Bulharsko.

SPOC (Single Point of Contact)⁶²

Členové Aquapolu musí být schopni jeden druhého kontaktovat, pokud potřebují informace. Taková informace může být jakéhokoliv druhu: ohledně znalostí / odborných znalostí, specifických národních záležitostí, praktik nebo legislativy a informací týkajících se kontrolních operací. Z tohoto důvodu Aquapol vytvořil takzvané SPOC. SPOC, přeloženo do angličtiny, je zkratka pro “Single Point of Contact”, česky volně přeloženo “jednotlivý styčný bod kontaktu”. V praxi se jedná o specializovaná informační centra, která musí fungovat v každé členské zemi a všichni jejich zaměstnanci musí být schopni komunikovat v angličtině. Tím, že daná členská země Aquapolu vytvoří SPOC, se zároveň zavazuje v případě potřeby k poskytnutí informací všem členům Aquapolu, kteří o ni požádají.

Členské organizace Aquapolu se mohou v mnohém lišit. Rozdíly se mohou týkat jejich velikosti, organizační struktury a kompetencí, a proto se také jejich možnosti ve SPOC mohou do velké míry lišit. Menší členské organizace nemusí disponovat operačním centrem pracujícím nonstop, ve výjimečných případech je dokonce nelze kontaktovat mimo pracovní dobu. V některých případech je SPOCem pouze jediná osoba, či několik málo lidí.

Aquapol nepožaduje po členských zemích, aby za každou cenu provozovaly svá SPOC centra za neproveditelných či nerealistických podmínek, avšak očekává od svých členů, že ostatní informují o organizaci svého SPOCu a o jeho pracovní době, během níž je lze kontaktovat.

Pod položkou „SPOC“ naleznou všichni členové Aquapolu veškeré strukturované informace týkající se SPOC v jednotlivých zemích.

⁶² *International police cooperation on the water* [online]. Aquapol, 2013 [cit. 8. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.aquapol-police.com/index.php/spoc/about-spocs.html>>.

4.8 Vodní záchranná služba Českého červeného kříže (VZS ČČK)⁶³

Vodní záchranná služba ČČK byla založena v roce 1968. Je největší a nejstarší celostátní organizací věnující se vodní záchrane, vzdělávání a záchrannářskému sportu. V současné době má celkem 1 450 členů v 39 skupinách v celé České republice.⁶⁴

Vodní záchranná služba ČČK má v současnosti čtyři hlavní pilíře své činnosti:

- Záchrana a poskytování neodkladné rozšířené první pomoci na otevřených vodních plochách a v jejich blízkosti,
- zajišťování bezpečnosti v aquaparcích, bazénech a koupalištích,
- komplexní vzdělávací řád záchrannářů – od juniorů po specialisty na určité typy vodního prostředí a složky IZS,
- vodní záchranná služba ČČK jako aktivní součást IZS.

4.9 Záchraná služba Asociace samaritánů České republiky (ASČR)⁶⁵

Jedná se o nestátní zdravotnické zařízení a je financované z veřejného zdravotního pojištění, na základě smluv se všemi zdravotními pojišťovnami. Rovněž je financované příspěvky z rozpočtu Středočeského kraje, na základě smlouvy s ÚSZS SK na činnost výjezdových skupin RZP a RLP. Finanční příjem ZS ASČR plyne i z komerční činnosti (např. kurzy pro řidiče DNR, RZP, školení a vzdělávání laické veřejnosti, asistenčních činností při kulturních, společenských a sportovních akcích).

Předmětem hlavní činnosti ZS ASČR je:

- zajišťování přednemocniční neodkladné péče výjezdovými skupinami RLP a RZP,
- zajišťování zdravotnické záchranné služby a lékařské služby první pomoci pro letiště Praha – Ruzyně a to pro zaměstnance, cestující veřejnost, návštěvníky a zaměstnance subjektů působících na letišti Praha – Ruzyně,
- zajišťování sekundárních transportů speciálními sanitními vozy RZP a RLP,
- zajišťování plánovaných transportů ze zahraničí, pod odborným dohledem zdravotnického záchrannáře a lékaře (RZP, RLP), tzv. repatriace,

⁶³ *Naše činnost* [online]. Praha : Vodní záchranná služba ČČK, 2013 [cit. 8. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.vzs.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=9>.

⁶⁴ *Kdo jsme* [online]. Praha : Vodní záchranná služba ČČK, 2013 [cit. 8. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.vzs.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=8>.

⁶⁵ MOUCHA, T. *O nás* [online]. Záchraná služba Asociace samaritánů České republiky, 2012 [cit. 8. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.ascr.cz/o-nas/>>.

- zajišťování dopravy nemocných, raněných a rodiček (DRNR),
- výuková činnost – rekvalifikační kurzy, odborné školení zaměstnanců,
- sociální služby – Domácí nouzové volání; rozvoz obědů pro seniory.

Tato asociace má jednu ze svých výjezdových skupin umístěnou již po několika let na vodní nádrži Orlík, odkud v sezóně denně vyjíždí na pravidelnou objížd'ku po rekreačních zařízeních u Orlické přehradě.⁶⁶

Dle autora se jedná o důležité činnosti, kterou stát nepodporuje. Vzhledem k tomu, že Vodní záchranná služba a Asociace samaritánů působí pouze na několika málo místech v České republice, tak by mohla být státem podporována a nebylo by špatné ji postupně rozšiřovat. Stejně tak by se mohla postupně zlepšovat dostupnost a časové dojezdy k záchraně na vodních plochách, protože tyto již zmíněné organizace fungují na vodních plochách pouze v sezóně a mimo ni jsou veškeré čluny vytaženy z vody. Z autorových zkušeností je patrné, že například na Orlické přehradě v podzimních až zimních měsících trvá dojezd ke člověku v tísni i tři a půl hodiny, a než se dotyčný dostane do nejbližší nemocnice, může to trvat i déle než čtyři a půl hodiny. V říjnu roku 2009 se tak stalo. Muž byl se svým hausbótem na rybách a byl ukotvený u kamenitého břehu, kam nebyl možný příjezd automobilem. Kolem 21:15 volal o pomoc své rodině, která ihned kontaktovala záchrannou službu. ZS obratem kontaktovala muže a snažila se zjistit jeho polohu. V tu dobu už ale záchranná služba ASČR neměla člun na vodě, a tak se hledal další způsob, jak se k muži dostat. Po dvou a půl hodinách se podařilo Zdravotní záchranné službě z Písku sehnat loď od rybářského svazu a vydat se za postiženým. Dorazili k němu přibližně po půl hodině. Po další tři čtvrtě hodiny byli s postiženým u automobilu a kvůli komplikacím s výjezdem z bahnitého břehu se muž dostal do nemocnice do Písku za další tři čtvrtě hodiny. Ukázalo se, že dotyčnému tenkrát praskly vředy a společně s tím měl žlučnickový záchvat. Naštěstí vše dopadlo relativně dobře, ale v případě, kdy by se jednalo o problém, který je časově náchylný (např. infarkt), nejspíše by situace skončila daleko hůře. Ani v dnešní „přetechnizované“ době nejsme a možná ani nebudeme schopni zajistit bezpečnost na všech místech. Přesto by nebylo špatné tuto situaci i nadále zlepšovat.

⁶⁶ MOUCHA, T. *Záchranná služba ASČR – Přehrada Orlík* [online]. Záchranná služba Asociace samaritánů České republiky, 2012 [cit. 8. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.ascr.cz/zachranna-sluzba-ascr-prehrada-orlik/>>.

5 ANALÝZA BEZPEČNOSTI VNITROZEMSKÉ PLAVBY

Analýza bezpečnosti jako taková je velice komplikované téma ve většině oborů. U bezpečnosti vnitrozemské plavby to bohužel platí také. Jak jen můžeme dobře, správně a objektivně analyzovat bezpečnost vnitrozemské plavby? Zdroje k této problematice jsou dostupné v první kapitole této práce. Zviditelňujícími se prvky proti bezpečnosti jsou ale také pouhé námitky, stížnosti a neshodné názory pracovníků v oblasti kolem vod, a také názory všech ostatních občanů naší vlasti. Je tedy velice těžké vypracovat analýzu bezpečnosti a dát tak dohromady všechny aspekty a všechny podklady pro nějaký konkrétní a věrohodný výsledek práce.

5.1 Plavební poměry⁶⁷

Vltava

Dle statistik a ročních zpráv SPS byla Vltavská vodní cesta v průběhu předchozích sedmi let bezpečná pro provoz plavidel. K zámrazům vodní cesty po tuto dobu nedošlo. V roce 2011 byla plavba omezena pouze v měsíci lednu z důvodu vysokých vodních stavů. Plavební odstávky a odstávky na plavebních komorách byly také bez problému dodrženy v termínech. Výše zmíněné informace se vztahují k vodní cestě dopravně významné, nikoliv k přehradním nádržím.⁶⁸

Střední Labe

Středolabská vodní cesta byla vyjma let 2006 a 2007 v uspokojivém stavu a pro provoz plavidel bezpečná. V letech 2006 a 2007 byla vodní cesta ve špatném stavu zapříčiněným silnými nánosy, a proto byly omezeny ponory plavidel. V průběhu roku 2007 docházelo k odstraňování nánosů a plnosplavnost byla obnovena začátkem prosince tohoto roku. Roku 2006 byl v důsledku klimatických podmínek – extrémních mrazů – provoz na labské vodní cestě z důvodu zámrazy zastaven v měsíci lednu a únoru. Vznikla ledová celina, která zamezila bezpečnému provozování plavby. V tomto roce byl také na středolabské vodní cestě přerušen plavební provoz z důvodu vysokých vodních stavů v měsíci březnu a dubnu.⁶⁹

⁶⁷ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 12. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

⁶⁸ *Zpráva o činnosti úřadu v letech 2004 – 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 12. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/>>.

⁶⁹ *Zpráva o činnosti úřadu v letech 2004 – 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/>>.

Dolní Labe – kanalizovaný úsek

Stav vodní cesty byl v předchozích sedmi letech bezpečný. Vodní cesta svými parametry umožňovala bezpečný provoz plavidel stanovených rozměrů. Zvýšení vodní hladiny omezilo provoz pouze v druhé dekádě měsíce ledna 2011, a to v délce 13 dnů.⁷⁰

Dolní Labe – regulovaný úsek

Plavební podmínky v tomto úseku v roce 2011 byly z hlediska průtokových poměrů výrazně horší, až nebezpečné. Provozovatelé plavidel mohli využívat tzv. plnosplavnost pouze v prvních dvou měsících roku. Na tomto úseku byly podmínky splavnění omezené i v předchozích letech, kdy bylo možné splavnění jen několik málo měsíců, nebo dokonce dnů v roce, a vždy bylo třeba regulovat plavbu dle aktuálních podmínek. Výjimkou byl rok 2010, kdy byly podmínky více než příznivé, a plnohodnotné splavnění bylo umožněno ve více jak 132 dnech z roku.⁷¹

Morava včetně Baťova kanálu

V roce 2011 byly poměry na kanálu ustálené, nevznikly takové vodní stavy, které by mohly plavbu zastavit, a podobně jako v minulých letech zámraza neovlivnila plavbu prakticky žádným způsobem vzhledem k jejímu rekreačnímu a sezónnímu charakteru. V roce 2010 byla díky vysokým vodním stavům plavba poměrně dlouhou dobu omezována. V roce 2006 byly vodní poměry na této sledované vodní cestě v jarních měsících poznamenány táním extrémních sněhových zásob, které spolu s dešťovými srážkami způsobily povodňové stavy a dlouhodobé zvýšení plavební hladiny, což mělo za následek nemožnost provedení tradičního čištění plavební dráhy a drobných stavebních oprav na vodní cestě před zahájením plavební sezóny.⁷²

Vodní cesty účelové

Plavební poměry na těchto vodních cestách byly v letech od 2005 až 2011 vcelku stabilizované a nedocházelo na nich k větším výkyvům hladin. Vzhledem

⁷⁰ Zpráva o činnosti úřadu v letech 2004 – 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/>>.

⁷¹ Zpráva o činnosti úřadu v letech 2004 – 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/>>.

⁷² Zpráva o činnosti úřadu v letech 2004 – 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 7. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/>>.

k rekreačnímu a sezónnímu charakteru plavby měla vzniklá zámraza na plavbu zanedbatelný vliv.⁷³

5.2 Stavby a úpravy na vodních cestách⁷⁴

Každoročně se plánují úpravy a opravy, popřípadě výstavby, na vodních tocích. Jsou stanoveny roční úkoly, plány a představy o realizacích a ty se také následně, většinou s pokusem o dodržení termínů, realizují. Vypisovat všechny stavby a úpravy na vodních cestách by bylo pro tuto bakalářskou práci nerealizovatelné, protože by pak byla v rozsahu několika stovek stran. Bakalářská práce však uvede alespoň nástin toho, co se stavělo a upravovalo v poslední době, a jaký tyto skutečnosti měly účel v otázce bezpečnosti. Některé z úprav nalezneme také v předchozí kapitole.

V otázce bezpečnosti můžeme z nedávné historie uvést výstavbu nového ochranného přístavu v České Vrbné. Tam se kupříkladu také prováděly provozní zkoušky plavebního objektu, a to za přítomnosti Státní plavební správy. Veškeré připomínky Státní plavební správy, které vedly k zlepšení plavebního provozu z hlediska bezpečnosti, byly provedeny. Jednalo se zejména o navrzení a realizaci zdi v dolní rejdě plavební komory České Vrbné, která eliminuje negativní vliv proudění pod malou vodní elektrárnou na plavidla vplouvající do dolní rejdy. Dále vznikly pomocné dalby, které usnadňují otáčení plavidel na konci vodní cesty při zvýšených vodních stavech. Během provozu v roce 2011 se potvrdilo, že opatření byla opodstatněná.

Na plavební komoře Štěchovice byla provedena oprava středních a dolních vrat. Proběhla výměna protipovodňových vrat plavební komory Praha – Smíchov, byla provedena injektáž části pravé zdi včetně přespárování a byla uskutečněna oprava zdi v dolní rejdě. Pod vjezdem do veřejného přístavu Praha – Holešovice byly odtěženy nánosy. Také musel být zastavován provoz na Vltavě v Praze z důvodu výstavby nového Trojského mostu. Státní plavební správa právě tam koordinovala provoz po Vltavě v době vysouvání nové mostní konstrukce nad plavební dráhou.

V průběhu roku 2011 byly provedeny technicko – bezpečnostní dohledy na většině vodních děl. Těchto pravidelných dohledů se zúčastňuje Státní plavební správa a jsou při nich uplatňovány požadavky na zkvalitnění vodní cesty a zajištění její

⁷³ Zpráva o činnosti úřadu v letech 2004 – 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 7. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/>>.

⁷⁴ Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 9. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

bezpečnosti. Připomínky vznesené při dohledech jsou zahrnuty do plánu oprav a údržby. Prohlídky potvrdily, že díla jsou v bezpečném a provozuschopném stavu.

Na Středním Labi byla provedena kompletní modernizace pohonů a ovládání plavebních komor na vodních dílech Veletov, Klavary, Nymburk a Kostomlátky. Dále se uskutečnily dílčí kontroly vodní cesty za přítomnosti správce vodní cesty, kde byl kladen důraz na plavební značení. Byly provedeny kontroly technicko – bezpečnostního chodu dohledu na většině vodních děl. Dalších takovýchto kontrol, úprav, oprav nebo výstaveb s cílem zajištění vyšší bezpečnosti bylo a je stále více.

5.3 Dozor na plavební provoz⁷⁵

Nejvyšší pozornost při dozoru na plavební provoz je věnována nádržím Vltavské kaskády a oblasti Prahy, kde je provoz plavidel nejintenzivnější.

Celkově nejčastějším přestupkem, zejména na nádržích Vltavské kaskády, je plavba mimo režim ve výtlačku (tzn., plavidlo pluje rychleji než by mělo a tvoří vlnu), často také dochází k porušení obecné zásady netvořit škodlivé vlnobití v blízkosti plovoucích zařízení a vyvázaných plavidel. Pokud jde o další nejčastěji se opakující přestupky, kterých se dopouštěli vůdci plavidel, byly to: vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, plavba mimo výtlačný režim, provozování vodního skútru na nepovolené vodní cestě, nerespektování významu zákazového znaku, provozování malého plavidla neopatřeného poznávacími znaky, vedení plavidla vůdcem pod vlivem alkoholu, přetížení malého plavidla, ale také provozování vodního lyžování v úseku, který pro tuto činnost není určen. V případech, kdy byla zjištěna porušení u provozovatelů plavidel, bylo nejčastějším nedostatkem provozování plavidla, jehož technická způsobilost nebyla schválena, ale také provozování plavidla posádkou, která nesplňovala podmínku počtu a odborného složení.

Ze strany veřejnosti nebyla podána žádná stížnost na provoz rekreačních plavidel.

Pro oblast veřejných přístavů nebylo v roce 2011 vydáno povolení k rozrušování ledové celiny. V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě bylo vydáno celkem 10 zvláštních povolení pro vplutí do podjezí nebo nadjezí. Po provedené zkušební

⁷⁵ Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 9. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

plavbě bylo vydáno povolení pro plavbu s ponorem do 150 cm v úseku Praha – Modřany až Štěchovice pro plavidlo osobní lodní dopravy hotelového typu.

Nejčastěji zjištěným porušením předpisů platných ve vnitrozemské plavbě ze strany lodních posádek, zejména osobních lodí, je neúplnost povinných lodních listin.

Ze strany sportovních klubů, respektive vůdců malých sportovních plavidel na území hl. m. Prahy, dochází k porušování pravidel plavebního provozu při dodržování minimálních vzdáleností k řízení směru plavby plavidel, která nejsou malými, a k nedodržování obecné zásady netvořit škodlivé vlnobití a sání při plavbě v blízkosti stojících plavidel či plovoucích zařízení. Počet porušení předpisů se výrazně nemění.

Jako každý rok i v roce 2011 pokračovala úzká spolupráce při hlídkové činnosti s Poříčním oddělením Policie České republiky Slapy, s Poříčním oddělením Policie České republiky Praha, s obvodním oddělením Zvíkovské podhradí a s Poříčním útvarem Městské Policie hl. m. Prahy.

Na Středním Labi nedostatky zjištěné porušením předpisů spočívaly v nedostatečném vybavení plavidel vázacími prostředky a ve stavu plavidla po nakládce a vykládce vytěženého materiálu (neodklizený materiál na ochozech).

Na Moravě včetně Baťova kanálu šlo ve všech zjištěných případech o přestupky spáchané vůdci malých plavidel. Nejčastěji zjištěné nedostatky byly: vedení malého plavidla nevybaveného předepsanými lodními listinami, vedení malého plavidla vybaveného fotokopii lodních listin, plavba mimo výtlačný režim, přetížení malého plavidla, vedení plavidla vůdcem pod vlivem alkoholu, nepoužití odrazníku v plavební komoře, ale také stání plavidla delší jak 24 hodin mimo místo určené.

Tab. 1: Kontroly plavebního provozu v roce 2011⁷⁶

Kontroly plavebního provozu			
Vodní cesta	V pracovních dnech	Mimo pracovní dny	Celkem
Vltava	30	41	71
Střední Labe	14	0	14
Dolní Labe – kanalizovaný úsek	51	7	58
Dolní Labe – regulovaný úsek	61	6	67
Morava včetně Bařova kanálu	27	16	43
Účelové vodní cesty	46	14	60
Ostatní vodní cesty	2	4	6
Celkem	231	88	319

Tabulka č. 1 nám znázorňuje počet dnů, kdy probíhaly kontroly v roce 2011 na jednotlivých splavných úsecích vodních cest v České republice. Třídí kontroly dle pracovních dnů a mimo pracovní dny, z čehož je vidět, že kontroly probíhají i o víkendech a svátcích. Dále vidíme, že nejvíce kontrol proběhlo v daném roce na Vltavě a to převážně mimo pracovní dny kvůli rekreační plavbě. Na Dolním Labi na regulovaném úseku bylo nejvíce kontrol v pracovní dny, s čímž souvisí i kanalizovaný úsek Dolní Labe, zde proběhlo více než 50 kontrol na každém úseku. Na Dolním Labi dochází ke kontrolám převážně v pracovní dny, kdy jsou kontrolována spíše plavidla osobní lodní dopravy nebo nákladní lodní přepravy či plovoucí tělesa a stroje. O něco méně kontrol než na Vltavě bylo provedeno na vodních cestách účelových. Celkem však bylo využito ke kontrolám 319 dnů z roku, což může práce považovat za uspokojivé.

⁷⁶ Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 16. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

Tab. 2: Přestupky v plavebním provozu v roce 2011⁷⁷

Přestupky v plavebním provozu						
Přestupce	Sankce					
	Počet přestupků	Projednáání	Napomenutí	Blokové pokuty	Ostatní pokuty	Kč
Kapitán	50	42	0	7	1	22 500
Kormidelník	0	0	0	0	0	0
Převozník	2	2	0	0	0	0
Strojmistr	0	0	0	0	0	0
Vůdce malého plavidla	216	64	0	97	55	245 700
Ostatní	20	10	0	10	0	3 000
Celkem	288	118	0	114	56	271 200

V tabulce č. 2 jsou znázorněny přestupky, které byly zaznamenány a které jsou tříděny dle osob, které se jich dopustily. Tabulka vždy ukazuje počet přestupků pro osobu s určitým oprávněním a následně vypovídá o tom, kolik přestupků bylo jak řešeno. V případech, kdy byl přestupek ukončen blokovou pokutou nebo předvoláním s následným uložením pokuty, je zde i vyčísleno, jaká se u jednotlivých oprávnění vybrala peněžní částka. Nejvíce přestupků se dopustili vůdci malých plavidel, kdy byl jejich počet stanoven na 216, a na pokutách zaplatili celkem více než 245 tisíc korun. Tato skutečnost vyplývá z toho důvodu, že rekreačních plavidel, tedy i vůdců malých plavidel, se pohybuje na vodních cestách nejvíce.

5.4 Nehody v plavebním provozu⁷⁸

V roce 2011 bylo zaevidováno 9 malých plavebních nehod. K velké plavební nehodě nedošlo. Pobočka Praha prováděla odborné šetření příčiny plavební nehody v pěti případech, pobočka Děčín ve dvou případech a pobočka Přerov rovněž ve dvou případech.

Na Vltavě došlo k pěti plavebním nehodám, z nich k jedné došlo v obvodu plavební komory Praha – Smíchov, ke dvěma dalším na vodní cestě na území hl. m. Prahy a k dalším dvěma na přehradní zdrži Slapy. Na Labi došlo ke dvěma plavebním nehodám, z toho k jedné v kanalizovaném úseku a ke druhé v regulovaném úseku. Ke dvěma plavebním nehodám došlo i na Baťově kanálu.

⁷⁷ Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 16. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

⁷⁸ Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 16. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

„Ze statistik je počet utonulých v souvislosti s plavebním provozem, tím myslím, že se třeba srazí dvě lodě a někdo spadne do vody, do deseti osob za posledních 50 let. Máme tady pochopitelně úmrtí plavců, kteří přeceňují svoje síly, zdravotní potíže a jiné, ale to se nezapočítává, protože k tomu zranění a úmrtí musí dojít přímo vlivem toho provozu. Otázkou je, jestli chcete započítávat i vodáctví. Tam se také jedná o malá plavidla – malé plavidlo je i raft, pramice, kánoe – potom je počet určitě mnohem vyšší, ale SPS vykonává dohled na dopravně významných vodních cestách a na ostatních, nesledovaných vodních cestách ten dozor nevykonává.“⁷⁹

Na třech plavebních nehodách měla účast výlučně malá plavidla. Pro nedostatečný dohled na plavidlo došlo k potopení malého plavidla na přehradní zdrži Slapy a došlo i k úniku ropných produktů do vody. Ve Velkém Březně došlo nepozorností vůdce malého plavidla k zachycení lana kyvadlového přívozu a k poškození vodícího lana přívozu a vrtule malého plavidla, na Baťově kanálu došlo pro nedodržení manipulačního řádu správcem vodní cesty ke kontaktu malého plavidla se dnem v plavební dráze a k následnému poškození ostruhy a vrtule malého plavidla.

Na jedné plavební nehodě mělo účast jiné než malé plavidlo. Ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem – Střekov došlo k potopení tlačného člunu – nosiče jeřábu. Příčinou nehody byla netěsnost plavidla, kterou pro nedostatečně provedenou kontrolu vůdce sestavy přehlédl, a navíc tlačnou sestavu před plavbou nesprávně uspořádal.

Došlo k pěti kolizím plavidel. Ve dvou případech vzájemně kolidovala malá plavidla. Na přehradní zdrži Slapy došlo vlnami způsobenými malým plavidlem k rozhoupání a poškození vyvázaného malého plavidla s vlastním pohonem a k poškození přechodové lávky hausbótu. Po vyplutí plachetnice z přístavu Praha – Smíchov narazila plachetnice do malého plavidla s vlastním pohonem, přičemž došlo k poškození obou plavidel. V jednom případě vzájemně kolidovala jiná než malá plavidla. Na Baťově kanálu nesprávně odhadl vzdálenost vůdce osobní motorové lodě, který hodlal přistát v přístavišti, a narazil do zádě jiné osobní motorové lodě, která v přístavišti již stála, a poškodil její ochranný rám motorů. Ve dvou případech kolidovalo malé plavidlo s jiným plavidlem. Porušením předpisu pro proplouvání plavebními komorami došlo při vyplouvání osobní motorové lodě a malých plavidel z plavební komory Praha –

⁷⁹ Rozhovor s panem Ing. Josefem Lefflerem, ředitel plavebního dozoru Státní plavební správy na pobočce Praha, ze dne 20. března 2012.

Smíchov k poškození dvou malých plavidel. Ve Staroměstské zdrži došlo k poškození přídě malého plavidla s vlastním pohonem, které narazilo do osobní motorové lodě.

K nehodám dochází převážně z důvodu neopatrnosti vůdců plavidel a neznalosti pravidel chování na vodních cestách. Přitom pro obdržení způsobilosti Vůdce malého plavidla se vykonávají zkoušky, a každý je povinen se naučit okruhy otázek a předpisů k jejich splnění. Některá z pravidel lodního provozu práce uvádí v příloze č. I. až IV. O pravidlech a bezpečném plutí po vodních cestách také Státní plavební správa distribuuje knihu *Plavba rekreačních lodí*⁸⁰, kde je názorně popsáno, jak se vůdce plavidla má chovat, a jsou zde názorně ukázány příklady situací. Tato či podobná publikace by neměla chybět na žádné palubě plavidla společně s Řádem plavební bezpečnosti⁸¹.

Fyzickou osobou bylo zaviněno 8 plavebních nehod. Příčinou 6 plavebních nehod bylo porušení pravidel plavebního provozu, v jednom případě se jednalo o nautickou chybu vůdce plavidla, která spočívala v nesprávném odhadu vzdálenosti, v jednom případě se jednalo o zanedbání kontroly provozně technického stavu plavidla. Příčinou jedné plavební nehody, která nebyla zaviněna přímo fyzickou osobou, byl pokles vodní hladiny v plavební dráze, ke kterému došlo pro nepředvídatelnou závadu na hladinovém čidle.

Tab. 3: Plavební nehody v roce 2011⁸²

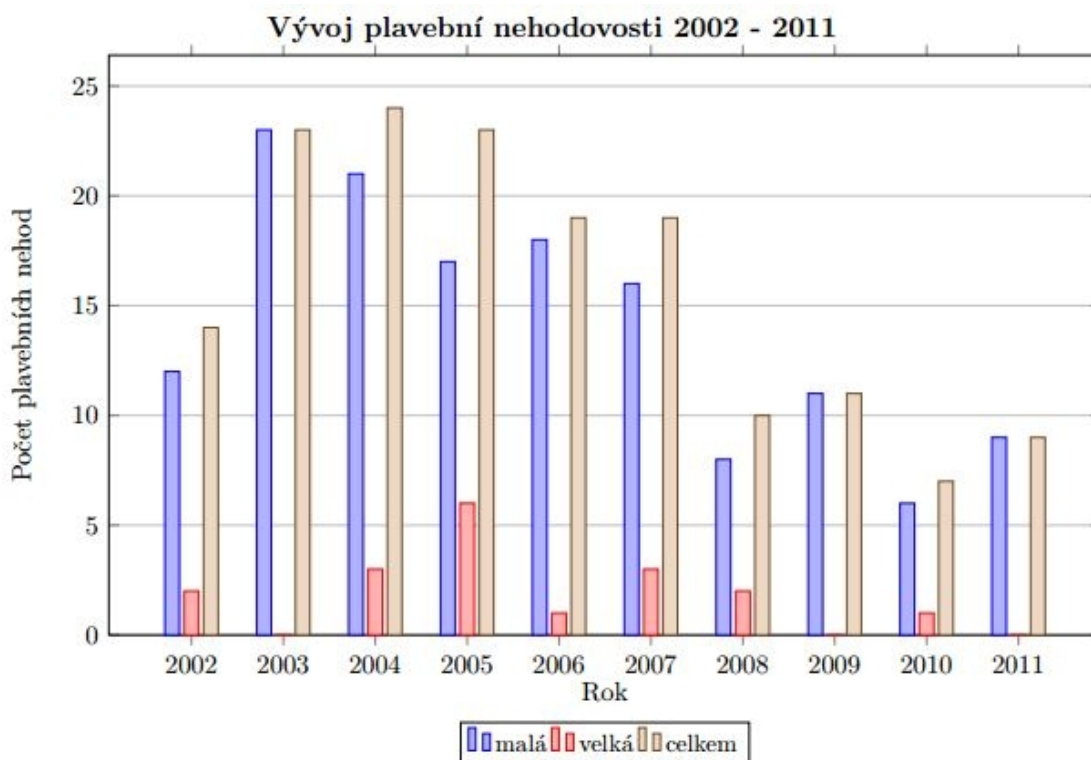
Plavební nehody						
Provozovatel	Malé		Velké		Celkem	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Jiná než malá plavidla	4	2	0	0	4	2
Malá plavidla	2	4	1	0	3	4
Kolize malého plavidla s jiným než malým plavidlem	0	3	0	0	0	3
Celkem	6	9	1	0	7	9

⁸⁰ JANDA, M. *Plavba rekreační lodí*. Praha : Nakladatelství T, 2008. s. 1 – 125.

⁸¹ *Řád plavební bezpečnosti na vodních cestách České republiky (Příloha k vyhlášce federálního ministerstva dopravy č. 344 / 1991 Sb.)*. Praha : Nakladatelství T, 2008. s. 1 – 61 s. ISBN 978-80-86243-25-2.

⁸² *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 17. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

Graf. 1: Vývoj plavební nehodovosti 2002 – 2011⁸³



Jak je zřejmé dle grafu 1, nehodovost postupem času klesá. Důvodem poklesu nehodovosti jsou zřejmě častější a důkladnější kontroly na kontrolovaných vodních plochách a také postupný vývoj legislativy, která se zpřísňuje a v mnoha ohledech upravuje dle Evropských standardů. Důležitou roli ve vývoji bezpečnosti na vodních tocích má zajisté i spolupráce s Aquapolem, díky níž tato nehodovost klesá. Spoléhá se však také na vyšší informovanost občanů vyskytujících se kolem vody; jelikož největší rozmach v rekreační plavbě již proběhl, můžeme s jistotou říci, že uživatelé malých plavidel mají více zkušeností a jsou poučeni i vlastním konáním. O doklady osob, průběh zkoušek a vydávání plavebních průkazů vůdcům malých plavidel se stará Státní plavební správa, kategorie jsou rozděleny do čtyř základních kategorií – vedení malého plavidla bez vlastního strojního pohonu a s vlastním strojním pohonem do 20 kW, vedení malého plavidla bez vlastního strojního pohonu a s vlastním strojním pohonem, vedení malého plavidla bez vlastního strojního pohonu a plachetnice s celkovou plochou plachet do 20 m² a vedení malého plavidla bez vlastního strojního pohonu a plachetnice.⁸⁴

⁸³ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 20. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

⁸⁴ *Vůdce malého plavidla*. Praha : Nakladatelství T, 2003. s. 5.

5.5 Dozor na technickou způsobilost plavidel⁸⁵

V průběhu letní sezóny proběhlo několik kontrolních akcí zaměřených na technickou způsobilost plavidel v provozu ve spolupráci s pracovníky oddělení plavebního dozoru. Tyto kontroly se ukázaly jako velmi efektivní a je s nimi počítáno ve větším rozsahu i pro následující roky.

Disciplína provozovatelů malých plavidel byla na dobré úrovni. K technickým prohlídkám byla plavidla přistavována ve vyhovujícím stavu, nejčastějšími byly nedostatky v evidenčním označení (především u nafukovacích člunů), chybějící odpojovače baterií, propadlé revize hasicích přístrojů. V těchto případech byla platnost lodního osvědčení prodloužena až po doložení odstranění nedostatků.

Tab. 4: Technický dozor na malá plavidla v roce 2011⁸⁶

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
Lodní osvědčení plavidla malého plavidla	2 109	186	518	104
Mezinárodní osvědčení rekreačního plavidla		844	1 298	194
Celkem	2 109	1 030	1 816	298

Jak je patrné z tabulky 4, ročně se uskuteční velký počet technických kontrol malých plavidel. Zjištěno bylo převážně jen několik nezávažných nedostatků, a proto se autor práce domnívá, že technické prohlídky jsou vykonávány svědomitě, a i majitelé plavidel se na tyto prohlídky pečlivě připravují. Dalším obdivuhodným faktem, který stojí za zmínění, je, že pracovníci SPS nevykonávají technické prohlídky jen u nich na úřadě, ale jezdí osobně na místa, kde jsou plavidla ukotvena, nebo kde se plavidla právě nachází. Někdy je totiž složité dopravit plavidlo k technické prohlídce k úřadu, v mnoha případech je to dokonce nemožné. Nicméně nutno podotknout, že autorovi se zdá být tato praktika neefektivní po finanční stránce. Když se vezme v úvahu čas úředníků strávený na cestách, pohonné hmoty a „papírování“, potom pouhý poplatek za kolek

⁸⁵ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 18. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

⁸⁶ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 18. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

k listině o technické způsobilosti je opravdu minimální. Oproti technické kontrole u automobilů je jeho hodnota nesrovnatelná. Možná by stálo za úvahu ze strany úřadů zavést tzv. palivový příplatek, který by byl dle počtu najetých kilometrů vynásoben adekvátní částkou. Ovšem ani sám autor neví, jak by tato praktika fungovala, natož jak by byla spolehlivá, aby celkové příjmy i výdaje byly doložitelné. Komu však nynější stav průběhu technických kontrol vyhovuje, jsou samotní majitelé plavidel, ti by rozhodně tento zaběhlý systém neměnili.

5.6 Správní akty⁸⁷

V oblasti vodních cest bylo v roce 2011 vydáno celkem 17 správních rozhodnutí ve smyslu zákona č. 500 / 2004 Sb., správní řád, a č. 114 / 1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. Nebylo podáno žádné odvolání. Ve věci povolení provozování přístavu bylo vydáno jedno rozhodnutí pro přístav v České Vrbné. Ve věci povolení vyznačit vodní plochu pro provozování vodních skútrů byla vydána dvě rozhodnutí. V hodnoceném období bylo vydáno 216 vyjádření a souhlasů ke stavbám na vodních cestách ve smyslu zákona č. 114 / 1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění. Bylo vydáno 122 vyjádření k umístění plovoucího zařízení. Pracovníci Státní plavební správy se zúčastnili celkem 98 vodoprávních a stavebních řízení. Sdělením č. 75 / 2011 vydaném Státní plavební správou o ochranných přístavech a chráněných místech byla určena stání v případě vysokých vodních stavů na Labi, Vltavě a Baťově kanále (Moravě).

Autor se domnívá, že je ročně vydáváno přespříliš rozhodnutí a vyjádření. Pracovníci SPS byli přítomni u 98 vodoprávních a stavebních řízení, což autor považuje za počet vysoký. Je dobré se zamyslet, zda by nebyla jednodušší cesta, která by nejen ušetřila čas zaměstnancům státního sektoru, ale i peníze úřadu. Zjednodušení by autor viděl například v přenechání některých pravomocí na Správcích toku bez nutnosti vyjádření Státní plavební správy. Otázkou však zůstává, zda nejsou na vině složitý proces i další faktory, jako je předkládání zákonů našim zákonodárcům a následné schvalování. Z minulosti i z přítomnosti může občan sledovat, jak se úředníci Státní plavební správy snaží prosadit své zájmy a návrhy, ale po postoupení do Parlamentu jsou naděje v nedohlednu, a nikdo neví, kdy vstoupí v platnost. Potom se běžně stává, že když už konečně v platnost vstupují, už je na světě další novela této předchozí novely, a zase se čeká několik měsíců, ba i roků, na projednání a schválení návrhů.

⁸⁷ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 18. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

5.7 Plavební komory

Nutno podotknout, že k otázce bezpečnosti na vodních tocích patří neodmyslitelně i plavební komory. Ty jsou potřeba k překonávání jezů a výškových rozdílů na vodním toku. Jsou hojně využívané a dle umístění na vodním toku jsou i dosti vytížené. Záleží však, na kterém toku leží, na ročním období, nebo na stavu vody. I přes veškerá označení, výstražné cedule a jiné prvky sloužící k udržení bezpečnosti se nám stávají v těchto plavebních komorách nehody. Je to zejména z důvodů neinformovanosti, nevzdělanosti nebo problém spočívá v nedostatečném poučení vůdců malých plavidel. Obsluha plavebních komor dokáže o nehodách uvnitř nebo v oblasti plavebních komor hovořit i dlouhé hodiny. Tolik nehod se tam stává. Příčinami mimo jiné jsou: neodhadnutí vzdálenosti, neodhadnutí síly proudu, nepředvídatelnost, nepřipravenost lan a pomůcek, neznalost uzlů, neznalost funkce plavebních komor, neznalost značení apod. Nejvíce problémů v plavebních komorách mají osoby, které si zapůjčí loď v půjčovně, nedostatečně se poučí, podepíše list o poučení a vyplují do komory. Následně nevědí, co přesně mají dělat a nechávají věci náhodě. Velice častým problémem je, když lidé s pronajatou lodí vjedou do komory s pevnými vazáky po proudu, tzn., plaví se ze shora dolů, a přiváží se napevno na vazáky. Poté, když voda v plavební komoře klesá, zjišťují, že loď jim stále drží u vazáku. Pak už je jenom otázka, jestli obsluha stihne vypnout vypouštění vody, nebo jestli to stihnou odvázat či přefíznot vůdci plavidla. Většinou se nestihne ani jedna věc a loď se převrátí. Ukázkou této skutečnosti práce uvádí v příloze č. V. Podrobné předpisy, jak bezpečně vplouvat do komor a vyplouvat z nich, naleznete v Řádu plavební bezpečnosti.⁸⁸

5.8 Vodáctví

Vodáctví je dnes spíše adrenalinový sport, než rekreační plavení se s přespáváním v přírodě, ve stanech a v kempech. Ačkoliv se to nezdá, vodáctví není jen o zábavě a odpočinku. V případě nerespektování určitých pravidel a značení se vodáctví stává velice nebezpečným sportem. V roce 2011 bylo zaznamenáno, že 23 osob bylo zachráněno a sedm utonulo na jezech.⁸⁹ V roce 2010 byla situace ještě o něco horší – zachráněno bylo 53 osob a utonulo jich 16.⁹⁰ Při vodní turistice jsou nebezpečí

⁸⁸ CIDLINA, L. *Řád plavební bezpečnosti na vodních cestách České republiky*. Praha : Nakladatelství T, 2008. s. 40.

⁸⁹ NEBESÁŘ, J. *Přehled zásahů HZS v roce 2011* [online]. 2011 [cit. 14. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.raft.cz/Clanek-Prehled-zasahu-HZS-v-roce-2011.aspx?ID_clanku=1417&PDA=>.

⁹⁰ NEBESÁŘ, J. *Přehled zásahů HZS v roce 2011* [online]. 2011 [cit. 14. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.raft.cz/Clanek-Prehled-zasahu-HZS-v-roce-2011.aspx?ID_clanku=1417&PDA=>.

ovlivněná vnějšími vlivy, spádem řeky, terénem říčního koryta, konstrukcí jezů apod. Důležitými pomůckami, které bohužel často chybí, jsou: ochranné pomůcky, plovací vesta, helma, ochranný oděv, vhodná obuv, házečí pytlík nebo „házečí podkovy“ které jsou nově osazovány na některých jezech.⁹¹

Na vodních tocích je vodáctví nejrizikovější a nejnebezpečnější sport. Za vše mluví statistiky. Ovšem autor si není zcela jist, zda se tomuto tématu dostatečně věnuje i pozornost občanů, natož potom úřadů. Ve zprávách často hlásí nehody při vodáctví, v rádiích jsou zmiňovány stavy průtoků a aktuálně nebezpečných úseků i s počtem obětí, v novinách se občan dočte, kolik životů si ročně vodáctví vyžádalo obětí, ale opravdu se dělají taková opatření, aby byla zajištěna vyšší bezpečnost a informovanost vodáků? Dle úvahy autora by se opatření mohla zlepšit, zejména v oblastech informovanosti – půjčovny sportovních potřeb by měly být povinny poučit vodáky o aktuálním stavu místních řek, ba i za menší příplatek by jim měly poskytnout alespoň provizorní mapu či průvodce s vyznačenými jezy, rozdělenými dle nebezpečnosti, včetně výstrah. Dále autor navrhuje zvýšení intenzity kontrol a zapojení místně příslušných útvarů policie do dohledu nad řekami využívanými pro vodáctví. I malá kánoe nebo malý raft jsou stále malými plavidly, a to znamená, že vůdce tohoto plavidla nese zodpovědnost, nesmí tedy plout pod vlivem alkoholu. Jak jistě každý dobře ví, skutečnost je jiná, a převážná většina vodáků jezdí na vodu právě s výhledem adrenalinové plavby a s kořalkou v ruce.

⁹¹ NOVÁK, I. *Sázava – vodácký průvodce*. Vizovice : SHOCard, spol. s. r. o., 2006. s. 13 – 14.

6 HROZBY A RIZIKA VYPLÝVAJÍCÍ Z PROVOZU NA VODNÍCH TOCÍCH ČESKÉ REPUBLIKY

Ačkoli se dle statistik a výročních zpráv Státní plavební správy může zdát, že hrozby a rizika na vodních tocích v České republice nejsou až tak závažné, v některých případech může být opak pravdou. Ve výročních zprávách Státní plavební správy nalézáme pouhých 9 nehod malých plavidel z roku 2011, v roce 2010 pouhých 6 malých nehod. V porovnání se silniční dopravou jsou tato čísla opravdu zanedbatelná. Ze zkušeností i z jiných zdrojů a z různých pohledů na toto téma se dozvídáme, že statistiky nejsou všechno a nezaznamenávají všechny nehody, které se ve skutečnosti stanou. Bakalářská práce se nesnaží zpochybňovat statistiky vydané úřady a nikterak je znehodnocovat nebo napadat, ale snaží se vytvořit co nejširší přehled hrozeb a rizik, které ve skutečnosti na vodních tocích jsou. Pravda je ale taková, že sám autor se dozvěděl o daleko více nehodách, v některých případech byl i přítomen přímo u nich. Za tuto nevědomost jsou odpovědni samotní majitelé a vůdci plavidel nebo jiné zúčastněné osoby, které nehody nenahlašují, neřeší anebo naopak se je schválně se snaží zamaskovat a utajit jejich vznik. Na druhou stranu, pokud se jedná o menší nehody, kde nedochází k poškození zdraví nebo životního prostředí a zúčastněné osoby se dohodnou mezi sebou bez konfliktů, nevzniká tím pádem událost, již by bylo nezbytně nutné hlásit příslušným orgánům.

Při zpracování bakalářské práce bylo ze strany autora identifikováno 7 nejvýznamnějších rizik:

- riziko utonutí,
- riziko ublížení na zdraví,
- riziko nedostatečné hloubky a rozkolísaných poměrů,
- riziko povodňových stavů,
- riziko znečišťování vodních ploch,
- riziko kolizí a nehod,
- riziko potopení.

1. RIZIKO UTONUTÍ

a) půjčování malých plavidel bez držení způsobilosti a bez znalostí pravidel plavby

Hrozby a rizika dnes máme všude, kam se podíváme. Jste u vody a neumíte plavat? Pozvali jste přátele nebo rodinu k vodě, ač je někdo z nich neplavec? Nebo jste

je vzali rovnou na loď? Máme zde hned riziko to nejzávažnější – riziko, kdy jde o lidský život. Špatná náhoda, chvilka nepozornosti, a člověk je ve vodě, ani neví jak! Samozřejmě je jisté, že lidé si na sebe dávají pozor sami, anebo na ně dohlíží i jejich okolí a v případě potřeby každý každému určitě pomůže. Známe však případy, kdy stačí uklouznutí na lávce mola za pomoci vln způsobených projetím lodi a následný pád do vody po hlavě, nádech v nepravou chvíli poté způsobí, že se pak už jen s jistým smutkem a beznadějí člověk dozvídá, že dotyčnému člověku nelze pomoci, ač se jednalo pouze o chůzi po mole a po jeho lávce a dotyčný byl velmi dobrým plavcem.

Jaké riziko pak může nastat v situaci, kdy si někdo pronajme loď s motorem, i přesto, že nevlastní a nikdy nevlastnil žádné oprávnění, přitom však v klidu řídí a jezdí po vodních tocích? Opravdu je rozumné půjčovat a svěřovat někdy až velice rychlé, rozměrné a v mnoha případech tedy i nebezpečné „nástroje“ do rukou lidí, kteří ani mnohdy nevědí, kde je levá a pravá? Obsluha u plavebních komor si již několikrát stěžovala, že právě tato plavidla s označením „půjčovny“ jsou velice nebezpečná a v komorách mají problémy v několika případech až takového rázu, kdy jde o život. Důkazem nehod způsobených osobami, jež si zapůjčily plavidlo v půjčovně, může čtenář nalézt v příloze č. V. a v příloze č. VI. této práce. Je potřeba uvést fakt, že půjčovny v mnoha případech špatně poučí nájemce lodi a nedají mu potřebné informace. Jak půjčovny, tak nájemci lodí by se měli řídit pravidly přiloženými v přílohách č. I. – IV.

V půjčovnách malých nevidovaných plavidel byl kontrolován technický stav půjčovaných plavidel, dodržování vyznačené obsaditelnosti a dodržování výpůjčních řádů. V rámci kontrol povolených veřejných akcí nebylo zjištěno žádné porušení podmínek pro jejich pořádání, i přesto tuto věc musíme brát v potaz jako hrozbu.⁹²

b) Vjezd do nadjezí a podjezí

V rámci staveb nebo přípravy staveb na vodní cestě bylo vydáno celkem 10 zvláštních povolení pro vplutí do podjezí nebo nadjezí. V jiných případech je vplutí do těchto míst zakázáno z důvodů poškození staveb, ohrožení zdraví, životů i majetku.⁹³

⁹² *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 21. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

⁹³ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 21. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

„Do nadjezí a podjezí vjíždějí na území Prahy nejčastěji turisté, kteří jsou neznalí. Půjčí si v půjčovně šlapadlo a vydají se na výlet. Často je také napadá fotit se s jezy, anebo dokonce stavit na jez své děti za tímto účelem.“⁹⁴

c) Vodáctví – adrenalinový sport

Za zmínku stojí i vodáctví. I přesto, že se nejedná o evidovanou plavbu, stále se jedná o plavidla a osoby pohybující se po vodních plochách. S tímto adrenalinovým sportem se setkáváme na menších tekoucích říčkách a řekách. Využívají je vodáci ke splavňování a plavbě na kánoích, raftech, gumových kánoích apod. V České republice je spousta míst, kde se dá dobře „sjíždět řeka“, a kde se zejména v jarních měsících, kdy voda teče, shromažďují stovky vodáků a užívají si pravou vodáckou atmosféru, včetně kempování a stravování u ohnišť. Bohužel se také setkáváme s neopatrností těchto vodáků a někdy až se zbytečným hazardem se svými životy. Na vině je ve většině případů alkohol a neopatrnost či nerozvážnost.

„...připlouváme k jezu u Podhradí, všichni ho očumují, přenáší. V okolí pomníčky po utonulých. Atmosféra! Jójí! Říkají mi, nesjížděný jez zabiják!’ Cha! Tak tedy, go! Nápad, myšlenka, touha... výzva? Vždyť doposud jsem každý jez sjel, ne?!... Vjíždíš do jezu, sjíždíš ho... A pak překvápko!... Lod’ se zapíchne přídí do vířící bílé vody a jde ke dnu. Cha a já s ní! Okamžitě nás polapí vývařiště pod jezem a už si to tam rotujem. Dunění vody v uších, v očích vířící se bílé bublinky, září slunce, v duši klid. Čtyřikrát se ti podaří nadechnout se, ale víš, že takto to dlouho nepůjde. A pak si najednou uvědomíš jasně a zřetelně: ‚To je můj konec!’ uvědomíš si to a přijímáš. V duši se ti rozlije oceán klidu a míru, vše se rozzáří pronikavěji...“⁹⁵

d) Turisté a alkohol

Často se vyskytují v blízkosti vod turisté, kteří jsou mnohdy podnapilí, v rámci své podnapilosti se pouštějí do „hrdinských“ činů, například v podobě skoků z mostů, plavců plavajících v plavební dráze či hazardních hrátek na plavidlech, které vedou k převrácení plavidla, a mnoho dalších.⁹⁶

⁹⁴ Rozhovor s panem ppor. Bc. Michalem Abtem, zástupce vedoucího oddělení Krajského ředitelství hlavního města Prahy, Odbor služby pořádkové policie, Poříční oddělení, ze dne 14. března 2013.

⁹⁵ HÝŽA, M., KLEGA L. *Vodácká putování s Lukášem Pollertem*. Praha : Česká televize, 2009. s. 19.

⁹⁶ Rozhovor s panem ppor. Bc. Michalem Abtem, zástupce vedoucího oddělení Krajského ředitelství hlavního města Prahy, Odbor služby pořádkové policie, Poříční oddělení, ze dne 14. března 2013.

2. RIZIKO UBLÍŽENÍ NA ZDRAVÍ

a) Přeplněné vodní plochy

V závislosti na počasí dochází i k „přeplnění“ vodních ploch, a tím vzniká riziko nehodovosti nebo ublížení osobám či k riziku znečištění vod. V měsících květnu, červnu a září se hustota mírně zvyšuje oproti červenci a srpnu, kdy je z pravidla část plavidel provozována mimo území České republiky. Z hlediska intenzity plavebního provozu lze konstatovat oproti minulé sezóně 2010 nárůst počtu návštěvníků Bařova kanálu o více než 20 % na 65 000. Tento nárůst byl zapříčiněn zejména díky příznivému počasí, jelikož v roce 2011 nebyly zaznamenány žádné povodňové stavy. Současně zůstává pozitivem, že pokračoval trend v rostoucím zájmu především o vícedenní pobyty strávené na hausbótech a v obytných kajutových člunech. Vysoké frekvenci využívání této vodní cesty odpovídala také četná kontrolní činnost za účelem předcházení hrozeb za pomoci Státní plavební správy. Přestože došlo k nárůstu v intenzitě využívání vodní cesty i k počtu vykonaných kontrol, počet zjištěných přestupků byl nižší.⁹⁷

b) Vodní skútry

Vodní skútry, ačkoliv se zdají být malé a neškodné, ukázaly, že také vykazují určitou hrozbu. V minulosti byla povolena plavba vodních skútrů na některých tocích České republiky, ale jak se postupem času ukázalo, jedná se o nebezpečnou zbraň, která má při menší neopatrnosti nedozírné následky. Majitelé vodních skútrů nerespektují příkázaná pravidla, a tak často dochází k nehodám skútrů a plavců. Z důvodů častých nehod vodních skútrů a plavců byla plavba vodních skútrů omezena, a v současnosti je povolena mimo rekreační oblasti, nádrže a přehrady a na vodních přehradách pouze v místech vyznačených pro sport a k tomu určených. Prodejci lodí, zejména pak skútrů, se snaží prosadit své zájmy a vynakládají značné snahy o opětovné povolení provozu vodních skútrů neomezeně nebo alespoň na více místech, ale zatím neúspěšně.

3. RIZIKO NEDOSTATEČNÉ HLOUBKY A ROZKOLÍSANÝCH POMĚRŮ

Největším novodobým rizikem je nyní nedostatečná hloubka na nejdůležitějším úseku pro přepravní lodní dopravu v České republice. V důsledku již zmíněných informací ohledně zanesených koryt ve výše uvedené kapitole vyplývá zejména na dolním Labi riziko nasednutí plavidel a uvíznutí nebo poškození plavidel o dno vodní

⁹⁷ Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

cesty. Koryta všech řek se časem zanášejí a na úsecích Labe je tato situace velmi špatná. Faktem ale zůstává, že sjízdnost je horší nejenom díky zanesenému korytu, ale i z důvodu výrazné rozkolísanosti průtoků limitujících danou splavnost. Každoročně je díky nízkým průtokům zastavena plavba přibližně na 3 až 6 měsíců.⁹⁸

„Jsou na vodní cestě úseky, které jsou obtížnější pro plavbu. My jsme měli na Vltavě před Kralupy nad Vltavou jednu známou úžinu, která byla v nedávné minulosti kolaudována a byla odtěžena skála a úžený profil, ve kterém proudila více voda, tzn., že byl zde větší proud, tak bylo toto místo rozšířeno a ty plavební poměry se uklidnily. Dnes se tam dá lépe plout, není tam takový proud. Další místa jsou třeba vytyčena plavoucích signálních znaků – bójí, někde břehových znaků – které nám můžou vytvářet určitou vzdálenost od břehu a plavební dráhu oddalovat od nebezpečných míst. Správci povodí mají vyměřovací loď Valentýnu, pomocí které proměřují profil dna a podle toho se dělají prohrábky nebo úpravy nebo osazování právě těch bójí.“⁹⁹

4. RIZIKO POVODŇOVÝCH STAVŮ

Dalšími hrozbami jsou zvýšené hladiny řek a vysoké vodní stavy, které jsou z převážné většiny zaznamenávány v prvních měsících roku, kdy dochází k oteplování, tedy i k tání sněhu. Se zvýšenými vodními stavy se ale přirozeně setkáváme i v letních měsících, kdy převládají silné a vytrvalé deště nebo přívalové deště, jako v roce 2009¹⁰⁰ při zasažení celé České republiky. V následcích tzv. „bleskových povodní“ a povodní všeobecně se opět vracíme k předchozí hrozbě, jíž jsou vznikající nánosy. Po příchozích přívalových deštích se zanáší koryto řek, příkladem nám může být třeba zdrž vodního díla Ústí nad Labem – Střekov, kde musely být po bleskových povodních v srpnu roku 2010 vzniklé nánosy odtěženy.¹⁰¹

5. RIZIKO ZNEČIŠŤOVÁNÍ VODNÍCH PLOCH

Na vodních cestách účelových se zákazem plavby plavidel se spalovacím motorem (Jesenice, Nechranice, Máchovo jezero) vzniká riziko porušování tohoto

⁹⁸ *Plavební stupeň Děčín* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 18. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/zlepseni-splavnosti-labe/plavebni-stupen-decin>>.

⁹⁹ Rozhovor s panem Ing. Josefem Lefflerem, ředitel plavebního dozoru Státní plavební správy na pobočce Praha, ze dne 20. března 2012.

¹⁰⁰ *Domácí zprávy* [online]. iDnes, 2009 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <[¹⁰¹ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* \[online\]. Praha : Státní plavební správa, 2012 \[cit. 24. února 2013\]. Dostupné z WWW: <\[http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf\]\(http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf\)>.](http://zpravy.idnes.cz/decinsko-zasahla-bleskova-povoden-evakuovat-pomahal-vrtulnik-pba-/domaci.aspx?c=A090704_095052_domaci_lf.>.</p></div><div data-bbox=)

zákazu a tím hrozí, byť i nedbalostní, znečištění těchto chráněných vod. Proto bylo kontrolováno dodržování tohoto zákazu. Jasným výkladem legislativy, týkající se využití spalovacího motoru jako pomocného, výrazně poklesl počet případů porušení příslušných ustanovení vyhlášky č. 241 / 2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na nichž je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě.¹⁰²

6. RIZIKO KOLIZÍ A NEHOD

a) Škodlivé vlnobití a sání

Ze strany sportovních klubů, respektive vůdců malých sportovních plavidel na území hl. m. Prahy dochází k porušování pravidel plavebního provozu při dodržování minimálních vzdáleností křížení směru plavby plavidel, která nejsou malými a nedodržování obecné zásady netvořit škodlivé vlnobití a sání při plavbě v blízkosti stojících plavidel či plovoucích zařízení. Vytváří se tak opět riziko nehodovosti a pravděpodobnost kolizí. K porušování pravidel a ke škodlivému vlnobití a sání samozřejmě dochází i na jiných tocích než na území Prahy.¹⁰³

b) Nezpůsobilá plavidla a vůdci

Jako hrozby se jeví i porušování předpisů spočívající v nedostatečném vybavení plavidel vázacími prostředky, záchrannými prostředky, hasícími prostředky a jinými prostředky, které jsou povinné na jednotlivých druzích plavidel. S tím souvisí i neodpovídající stav plavidla k technické způsobilosti, což můžeme považovat za vážnou hrozbu.¹⁰⁴

Kontroly probíhající na plovoucích strojích, provozovnách a kontroly jejich posádek a zaměstnanců nám také ukazují další rizika. Jsou zde zjišťovány nedostatky v chybějících dokumentacích nebo v absenci průkazů způsobilosti posádek plovoucích strojů. Tento přestupek byl zaznamenán například na plovoucím stroji Doubrava na Karvinsku, kde byly v době kontroly pouze fotokopie průkazů způsobilosti posádek, a při dalším šetření se ukázalo, že provozování plovoucích strojů bylo opakovaně prováděno s posádkou, která nesplňovala stavem, podmínkou počtu a odborného

¹⁰² *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 24. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

¹⁰³ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 23. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

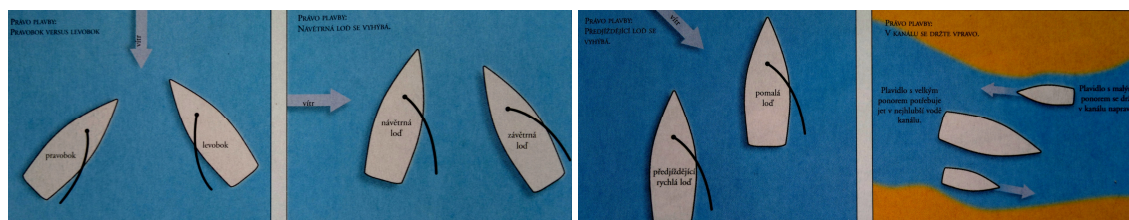
¹⁰⁴ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 23. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

složení. V důsledku toho bylo s provozovatelem zahájeno správní řízení. Chybějící patřičné dokumenty jsou záležitostí i na malých plavidlech, kde se také setkáváme s případy, kdy je provozováno malé plavidlo i přesto, že jeho technická způsobilost nebyla schválena.¹⁰⁵

c) Nerespektování pravidel provozu

Dalším rizikem, i přesto, že se vyskytují jen zřídka, a v porovnání s jinými dopravami, jako jsou silniční nebo železniční, jsou zanedbatelné, jsou nehody plavidel. Stává se tak z důvodů existence nepřehledných úseků při vyplouvání z přístavů a špatné viditelnosti za přístavní zeď, vplutí do přístavu a nedostatečná zručnost nebo neopatrnost vůdce plavidla, špatné odhadnutí situace, povětrnostních podmínek nebo požití alkoholu či svěření řízení osobě bez průkazu způsobilosti k vedení, nad kterou není dodržován dostatečný dohled. Důvodů je celá řada. Pro zmínku můžeme uvést vyplutí plachetnice z přístavu Praha – Smíchov, která narazila do malého plavidla s vlastním strojním pohonem, a došlo k poškození obou plavidel. Základní pravidla jachtingu nám totiž určují, že „pravobok se vyhýbá levoboku“, „návětrná loď se vyhýbá závětrné“, „předjíždějící loď se vyhýbá“ a „v kanálu se držte vpravo“.¹⁰⁶ Dalším příkladem je třeba nautická chyba vůdce plavidla, kde došlo k nesprávnému odhadu vzdálenosti. Pro plachtění je zapotřebí dobrý odhad situace, představivost, co se může stát, a jakým směrem se bude loď ubírat, a také znalosti fyzikálních předpisů a zkušenosti s nimi. Nejen, že byste měli tato pravidla znát, ale především znát svou loď. Při plachtění samozřejmě hraje velkou roli i počasí a povětrnostní podmínky, musíte takzvaně „porozumět mrakům“.^{107,108}

Obr. 11: Pravidla v plavbě při jachtingu¹⁰⁹



¹⁰⁵ Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 23. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

¹⁰⁶ EVANS, J. *Jachting, praktická příručka*. London : Hermes House, 2003. s. 66.

¹⁰⁷ PEYRON, B., GILLES D. *Jachting, vášně a profese*. Praha : Euromedia Group k. s., 2006. s. 23 – 49.

¹⁰⁸ Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 24. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

¹⁰⁹ EVANS, J. *Jachting, praktická příručka*. London : Hermes House, 2003. s. 66.

d) Překážka na vodní cestě

V závislosti na stavu vodních toků v České republice, a to zejména na Dolním Labi, nepřizpůsobeném pro přepravu objemných nákladů, se zhoršuje situace lodních společností s lodní přepravou a s neefektivním využitím jejich lodního parku. V následku toho lodní park stárne, není vytižen a zbrzdňuje se tím příjem finančních prostředků nutný pro následné opravy nebo pro následnou obnovu technické způsobilosti a modernizace. V případě, že nemají provozovatelé dostatek prostředků na provoz a údržbu, často jsou nuceni vyřazovat nepotřebná nebo poškozená plavidla ze svých provozů a podávat žádosti o povolení k umístění plavidla na vodních cestách. Tím vzniká riziko, že toto plavidlo naruší provoz na toku, překáží a zabírá místo, je nevyužité a často naráží na negativní postoj občanů. Příkladem může být v Praze vrak kolesového parníku, který kotví poblíž Výtoně. Na parníku docházelo k pořádání hlučných koncertů a soukromých oslav, čímž docházelo k rušení nočního klidu v okolí Rašínova nábřeží, přes zimu se na odstaveném plavidle ubytovávali lidé bez domova. Občanské sdružení Dvojka sobě, které má plavidlo v nájmu, slíbilo nápravu a zřídilo na vraku lodi saunu pro studenty. Vrak lodi má povolení ke stání až do konce roku 2014.¹¹⁰ Tato skutečnost se nejspíše nelíbila místním občanům, neznámý pachatel 17. února 2013 parník odvázal, ten poté cestoval až k Palackého mostu, do jehož pilířů narazil.^{111,112}

7. RIZIKO POTOPENÍ PLAVIDLA

a) Potopené plavidlo

Vyplyvající hrozbou a určitě nemilou záležitostí nejen pro vlastníka plavidla je i potopení plavidla. S touto hrozbou jsou spojena rizika znečištění vodních ploch, dále znečištění vod v místech, kde je zakázána plavba plavidel se spalovacím motorem, spatřujeme zde také riziko ohrožení života, zdraví i majetku, poškození krajinného prostředí, poškození životního prostředí, úhyn ryb v okruhu, ohrožení plavby, v případech, kdy plavidlo plová, nebo je potopeno tak, že není viditelné a není zároveň patřičně označeno, může dojít k nehodě dalších plavidel apod. K potopení malého plavidla z důvodu nedostatečného dohledu nad ním a k úniku ropných produktů do vody došlo například v roce 2011 na přehradní zdrži Slapy. Pro uvedení příkladu potopeného

¹¹⁰ *Z metropole*. ČT 1, 9. února 2013. Dostupnost ve videoarchivu České televize.

¹¹¹ PUCI, J. *Parník „cestovatel“ už je v přístavu* [online]. Praha : Pražský patriot, 2013 [cit. 6. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.prazskypatriot.cz/parnik-cestovatel-uz-je-v-pristavu/>>.

¹¹² *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 25. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

jiného než malého plavidla uvádíme potopení tlačného člunu – nosiče jeřábu, který se potopil ve zdrži vodního díla Ústí nad Labem – Střekov. Příčinou nehody zde byla netěsnost plavidla a nedostatečná kontrola vůdce sestavy. K tomu všemu celá tlačná sestava byla nesprávně uspořádána.¹¹³

b) Potopená plovoucí mola nebo mola nebezpečná pro kotvení

Dalším rizikem jsou nevidovaná plovoucí mola pro vyvazování malých rekreačních plavidel, rybářských člunů apod. Ta zpravidla vykazují horší technický stav, než je zřejmé. V plavebním rejstříku vystupuje rovněž skupina plovoucích zařízení s neplatnou technickou způsobilostí.¹¹⁴

RIZIKA VODNÍ DOPRAVY V POROVNÁNÍ S OSTATNÍMI DRUHY DOPRAVY

Ačkoliv bylo vzneseno mnoho námitek, zejména ze strany životního prostředí, vodní přeprava a doprava zůstává neekologičtější dopravou vůbec. Vodní doprava nejméně znečišťuje ovzduší i vodu, emituje nejméně hluku, působí nejméně smrtelných úrazů a je energeticky a materiálově nejméně náročná. V České republice je po stránce exhalací dokonce výhodnější, než elektrifikovaná železnice, která odebírá energii převážně z tepelných elektráren.¹¹⁵

I dle autora se jedná o bezpečnou dopravu, na které dochází k vážnějším situacím jen výjimečně. Autor momentálně nemyslí vodáctví, ale malá plavidla a velká plavidla kolidují jen zřídka a při těchto nehodách dochází k újmě na zdraví opravdu jen zřídka. Se stavem bezpečnosti na vodách je autor spokojen, i když ho často mrzí chování některých jedinců. Považuje plavbu za ekologickou a myslí, že by se měly zlepšovat a vyvíjet podmínky pro plavbu, zejména pak pro nákladní plavbu.

¹¹³ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 25. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

¹¹⁴ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 26. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

¹¹⁵ *Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe* [online]. 2013 [cit. 3. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/nejstji-dotazy-a-odpovdi-faq>>.

7 SPOLUPRÁCE JEDNOTLIVÝCH INSTITUCÍ A ORGANIZACÍ V OBLASTI SPRÁVY A BEZPEČNOSTI NA VODNÍCH TOCÍCH ČESKÉ REPUBLIKY

Na základě součinnosti jednotlivých organizací dnes funguje téměř vše. I v oblasti vodních toků a provozu na nich je zajištěna součinnost několika státních orgánů a působí zde i složky IZS. Přestože „voda patří všem“, je zapotřebí povolení k tomu, abychom mohli umístit plavidlo na vodu, umístit kotvící molo na vodu nebo si postavit přístřešek k chytání ryb na břeh vody. Ve většině případů těchto povolení potřebujeme více, jelikož se k úkonům musejí vyjádřit i další strany, jako jsou například obce.

Spolupráce není institucionálně vymezena u většiny organizací a institucí. Vždy se jedná o spolupráci v rámci dobrých vztahů a k jednotlivým událostem jsou přivolávání, nebo jsou obeznámeni či dotazováni právě ti, kteří ten jistý problém, situaci, stav, skutečnost či jiné úkony mají ze zákona ve svých pravomocech, anebo jsou ze zákona povinni je konat. To znamená, že hasiči jsou přivoláváni k těm skutkům, kde jde o lidský život, kde je stále naděje na záchranu. Policie je přivolávána zejména k těm skutkům, kde již s největší pravděpodobností nelze pomoci k záchraně lidského života, Státní plavební správa je přivolávána tam, kde řeší skutky spojené s lodní dopravou a provozem na vodních plochách, záchranná služba je přivolávána společně s hasiči pro záchranu života, ale v tom smyslu, kdy hasiči osobu zajistí, přepraví ke břehu a oživují ji, dokud nepřijede Záchraná služba, a dále už se o osobu stará Záchraná služba apod. Přesto z dobré vůle pracovníků některých organizací vznikají mezi organizacemi smlouvy, které řeší jistou spolupráci nebo vyžádání pomoci. Autor je toho názoru, že by se měla situace institucionálních spoluprácí zlepšit, a měly by být lépe zpracovány metodiky a součinnostní akty. Přece jen jde o lidský život, o jehož záchraně rozhodují i vteřiny. Je zcela nepřijatelné se doslechnout, že se zavedením tísňové linky 112 vznikly problémy v komunikacích, a zároveň zde není zajištěna součinnost. Problém je následovný – neznalý člověk v tísni zavolá na číslo 112. Tamní operátor vyhodnotí situaci a vyšle k místu (např. v případě skokana z mostu a následného tonoucího) záchrannou službu a hasiče. Jenže operátor zapomněl, že v daném úseku vodní cesty se vyskytuje Poříční oddělení Policie ČR, které má člun stále na vodě připravený

k výjezdu. Naproti tomu hasiči, kteří mají svůj člun na vozíku, ztrácejí cenné minuty skládáním člunu na vodu. V tu dobu, co hasiči ještě skládají člun, by již mohl příslušný člun policie být na místě – v případě lepší zajištěnosti součinnosti by operátor ihned věděl, že k tonoucímu lze poslat i Policii. K Policii se v důsledku této chyby často nedostanou skutky, které by mohla nebo měla řešit.

Součinnost není zajištěna pouze na území České republiky, spolupracuje se i se zahraničními státy, a to převážně se sousedy České republiky. Nejvýraznější je spolupráce s Německem, do něhož tečou vody pramenící na území Česka.

Mezi nejvýznamnější formy spolupráce v oblasti bezpečnosti na vodních tocích České republiky se řadí dle autora následující:

- spolupráce Státní plavební správy s Aquapolem a Policií ČR,
- spolupráce Státní plavební správy se správci toků,
- spolupráce Státní plavební správy se slovenskou Štátnou plavebnou správou a Policií ČR,
- spolupráce Státní plavební správy s Ministerstvem dopravy,
- spolupráce Státní plavební správa s IZS,
- spolupráce Ředitelství vodních cest s ostatními.

7.1 Spolupráce Státní plavební správa – Aquapol – Policie ČR

V oblasti bezpečnosti probíhá spolupráce se zahraničím za pomoci Aquapolu, ve kterém je 14 států. Každý z těchto států má určité úkoly, které zajišťuje a musí plnit. V rámci Aquapolu nejvíce spolupracuje se zahraničím Státní plavební správa, která přijímá od Aquapolu úkoly, které následně plní a zpět Aquapolu vydává závěry. Příkladem spolupráce Aquapolu a Státní plavební správy jsou dvou týdenní kontrolní akce, které probíhaly ve dnech 28. března 2011 až 3. dubna 2011 a 16. května. 2011 až 22. května. 2011. Úkolem bylo zjistit u lodních posádek požití alkoholu, provést kontrolu lodní výstroje podle lodního osvědčení, a nad rámec vyhlášeného tématu se sledovalo dodržování pravidel plavebního provozu vůdců všech plavidel. Na kontrolách se podílely všechny pobočky SPS. Každá kontrolní skupina se skládala ze zaměstnanců Státní plavební správy a Policie České republiky. Ve dnech 16. května až 18. května byli při kontrolách přítomni i příslušníci holandské říční policie, pověřeni centrálou Aquapolu. Dále je s ostatními členy Aquapolu zajišťován pravidelný kontakt v souvislosti s falšováním zápisů v plaveckých knížkách. V roce 2011 se 32 pracovníků Státní plavební správy zúčastnilo 19 zahraničních pracovních cest. Nejčastěji byly

pracovní cesty uskutečňovány v Německu v rámci bilaterálních vztahů v souvislosti se sdílenou vodní cestou Labe a na Slovensku se Štátnou plavebnou správou. Další častější jednání probíhalo s organizacemi OSN, Rýnské komise, PIANC (Mezinárodního plavebního sdružení) a Aquapolu.¹¹⁶

7.2 Spolupráce Státní plavební správa – správci toků (Povodí ČR)

Státní plavební správa také mimo jiné spolupracuje samozřejmě i se správci toků. Zde probíhají kontroly dílčích vodních cest spolu se správci vodní cesty a je kladen důraz na plavební značení. Zjištěné závady, jako jsou chyby v plavebním značení, jsou většinou správcem okamžitě odstraněny.¹¹⁷

7.3 Spolupráce Státní plavební správa – Štátná plavebná správa – Policie ČR

Samotná kontrolní činnost Státní plavební správy je ve všech oblastech již tradičně zčásti zajišťována ve spolupráci s Policií České republiky. Na hraničním úseku vodní cesty, řece Moravě včetně Bařova kanálu je navíc vykonána společná kontrola se Štátnou plavebnou správou Bratislava. Jako každý rok i v roce 2011 pokračovala úzká spolupráce při hlídkové činnosti s Poříčním oddělením Policie České republiky Slapy, Poříčním oddělením Policie České republiky Praha, obvodním oddělením Zvíkovské podhradí a Poříčním útvarům Městské Policie hl. m. Prahy a na Středním Labi probíhá trvale na vysoké úrovni spolupráce s Poříčním oddělením Policie České republiky Nymburk. V roce 2009 se tato spolupráce ujasnila a definovala v širším pojetí, kdy Ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia České republiky uspořádalo 30. listopadu 2009 součinnostní jednání s představiteli SPS. Schůzky se zúčastnili i zástupci dalších útvarů Policie ČR, kterých se problematika dohledu nad vodními plochami týká. Cílem jednání bylo prohloubení vzájemné spolupráce, definování jejích okruhů a vymezení spolupráce při společných kontrolách na vodních plochách. Jedním z bodů, který byl na programu schůzky, bylo seznámení zúčastněných s aktivitami mezinárodní organizace Aquapol. Na základě diskuse Státní plavební správy s Ředitelstvím služby pořádkové policie České republiky byly v závěru pracovního setkání stanoveny tři základní úkoly. Jedná se především o zvýšení intenzity kontrol půjčovaných malých plavidel se zaměřením na dodržování pravidel plavebního provozu

¹¹⁶ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 4. března 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

¹¹⁷ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 4. března 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

jejich vůdci, na kvalitu jejich poučení provozovateli jednotlivých půjčoven a v případě zjištění porušování povolovacích podmínek zahajovat správní řízení s těmito provozovateli. Dále pak dořešit otázku přístupů do evidence plavebního úřadu pro policisty a stanovit okruh policistů (policejních složek), které obdrží přístup do těchto evidencí, a za třetí, projednat se Službou kriminální policie a vyšetřování PP ČR možnost vytvoření samostatné evidence odcizených lodí a jejich částí (např. motory) v evidenčním systému policie. Ke zlepšení došlo i na Baťově kanále, kde územní odbor Policie Uherské Hradiště dostal souhlas pro vykonávání dozoru i mimo svoji územní působnost a nyní může operovat po celém toku Baťova kanálu. Na podzim roku 2011 proběhla cesta zaměstnanců oddělení plavebního dozoru a dokladů plavidel na Slovensko za účelem rozšíření spolupráce a výměny informací se Štátnou plavebnou správou, Bratislava v oblasti vnitrozemské plavby.^{118,119}

„Spolupráce se Štátní plavební správou a Policií ČR, respektive s poříčním oddělením policie ČR, probíhá na základě platných zákonů, kterými jsme vázáni se řídit. My, Poříční oddělení, jsme byli zřízeni pro zajišťování důkazů a ohledávání míst pomocí potápěčských prací pod vodou, ale pracujeme samozřejmě i nad vodou. Všechno, co spadá pod policii, to patří nám a to vykonáváme – dle zákonů, kterými jsme byli zřízeni. My zjišťujeme skutky, ale pokud se týkají už provozu plavidel na vodní cestě, potom to, co zjistíme, předáváme štátní plavební správě, která je už zase zřízena pro řešení těchto skutků a zahájení správního řízení. Samozřejmě jsme přivoláváni i k pomocným pracím v rámci potápěčství, jako například pomoc vytahování lodí a techniky atd.“¹²⁰

„...Například v případě potopení plavidla spolupracujeme většinou s policejními potápěči. Ti nám u potopeného plavidla pomůžou s upevněním třeba vaků na pacholata, tyhle vaky se pak nafukují potápěčskou lahví, ucpávají otvory, aby se dala odčerpávat voda, nebo různě upevňují a podvlikají ocelová lana pod trupem lodi, aby plavidlo mohla vytáhnout těžká technika... Policie s námi spolupracuje, to určitě. Předávají nám různé přestupky nebo někdy i závažnější věci, které se týkají plavby a bezpečnosti. My pak zahajujeme na jejich podnět správní řízení. Pokud dojde k úmrtí na vodních tocích v závaznosti na plavebním provozu, přebírá to Policie ČR a my jí

¹¹⁸ *Spolupráce Policie ČR a Štátní plavební správy* [online]. Praha : Policie České republiky, 2009 [cit. 6. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/spoluprace-policie-cr-a-statni-plavebni-spravy.aspx>>.

¹¹⁹ *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Štátní plavební správa, 2012 [cit. 9. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

¹²⁰ Rozhovor s panem ppor. Bc. Michalem Abtem, zástupce vedoucího oddělení Krajského ředitelství hlavního města Prahy, Odbor služby pořádkové policie, Poříční oddělení, ze dne 14. března 2013.

*dáváme rozbor a posudek. Nespolupracujeme ale jenom s Policií. K takovým akcím, kde jde o záchranu života či životního prostředí v důsledku např. úniku ropných produktů, na místo povoláváme i hasiče. Zase je zde spolupráce v tom směru, v jakém byli hasiči zřízeni a co je dané zákonem. Takže dělají normé stěny, odčerpávají vodu apod.*¹²¹

7.4 Spolupráce Státní plavební správa – Ministerstvo dopravy

Spolupráce Ministerstva dopravy a Státní plavební správy spočívá hlavně ve vykazování jednotlivých auditů, kontrol a dozorů za každé čtvrtletí. Výkazy jsou sbírány z jednotlivých poboček a jejich informačních systémů, kam ukládají svá data a jsou předávány Ministerstvu dopravy prostřednictvím odboru plavby. Ministerstvu dopravy jsou také předkládány návrhy na novelizace vyhlášek. Například se jedná o novelizaci vyhlášky č. 138 / 2000 Sb., o radiotelefonním provozu na vnitrozemských vodních cestách. V srpnu provedl Odbor plavby Ministerstva dopravy kontroly vedení prvoinstančních správních spisů a kontroly vystavování průkazů způsobilosti, a to na pobočkách Děčín a Přerov. Kontrolovaná agenda byla v obou případech shledána bez závažnějších nedostatků. Dále odbor plavby provedl v září kontrolu dozoru pobočky Praha nad provozovateli plavidel vodní dopravy v místech s nejvíce problematickým provozem. Kontrolovaná činnost byla shledána bez závažnějších nedostatků, postup pověřených pracovníků Státní plavební správy byl shledán v souladu s příslušnými právními předpisy.¹²²

7.5 Spolupráce Státní plavební správa – IZS

*„Spolupráce s IZS se spíše týká zvláštních situací, kdy jsou povodňové stavy, kdy někteří z úředníků Státní plavební správy jsou členové povodňových komisí. Chodí na zasedání krizového štábu nebo povodňové komise, rozebírají se tam faktické stavy, které jsou na vodě. Což tedy znamená, zda jsou všechna plavidla „uklizená“ v ochranných přístavech, kde naopak nejsou, a jaká rizika v souvislosti s tím hrozí. Pokud dojde k nějaké havárii, tak samozřejmě záchranný systém IZS je přivoláván, ale v rovině asi jako u každého normálního občana. SPS nemá nějaké nadstandardní spolupráce s IZS.*¹²³

¹²¹ Rozhovor s panem Ing. Josefem Lefflerem, ředitel plavebního dozoru Státní plavební správy na pobočce Praha, ze dne 20. března 2012.

¹²² Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011 [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 6. března 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

¹²³ Rozhovor s panem Ing. Josefem Lefflerem, ředitel plavebního dozoru Státní plavební správy na pobočce Praha, ze dne 20. března 2012.

7.6 Spolupráce Ředitelství vodních cest – ostatní

Ředitelství vodních cest spolupracuje se všemi organizacemi a státními orgány nebo samosprávnými orgány. Nelze vymezit, jak přesně a s kým spolupracuje, jelikož je tento okruh velice široký. Lze říci, že se pohybuje v mezích zákona a spolupracuje pomocí zákonů. Spolupracuje tedy jak s obcemi, od kterých potřebuje pro své úkony různá vyjádření a povolení, tak se správou povodí, které jim předkládá návrhy na zlepšení, stejně tak jako se Státní plavební správou, se kterou konzultuje různé výstavby na vodních tocích, a s jejíž pomocí tyto stavby testuje nebo upravuje. Poskytuje příslušným orgánům státní správy podklady a zpracovává stanoviska. Také spolupracuje s Českým vysokým učením technickým (ČVUT), kdy jsou za pomoci studentů a akademických pracovníků sestavovány a zkoušeny modely plavebních komor nebo jiných vodních staveb a také jsou fyzikálně a matematicky propočítávány různé potřebné údaje (např. určení míst náchylných na usazování nánosů, rychlost a síla proudu v meandrech apod.).^{124,125}

¹²⁴ Rozhodnutí Č. j. : 6 / 2011 – 410 – PRIV / I [online]. Praha : Ministerstvo dopravy, 2011 [cit. 28. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/public/data/media/organizace/zrizovaci%20listina.pdf>>.

¹²⁵ Rozhovor s panem Ing. Josefem Lefflerem, ředitel plavebního dozoru Státní plavební správy na pobočce Praha, ze dne 20. března 2012.

ZÁVĚR

Bakalářská práce se zabývala různými aspekty bezpečnosti na vodních tocích ČR. Autor identifikoval při své práci několik nejzásadnějších otázek, které následně rozpracoval.

Nadužívání vodních toků na území ČR pro účely rekreační plavby na úkor vodní nákladní dopravy je skutečností, jež přináší mnoho problémů – jak v rovině bezpečnostní, tak i v rovině ekonomické, ekologické a politické. Řeky byly v minulosti využívány a upravovány pro přepravu zboží v daleko větší míře, než v současné době, avšak s nárůstem počtu rekreačních plavidel na vodních tocích za posledních deset let toto využití řek za účelem přepravy zboží postupně upadalo. Práce proto navrhuje podpořit a obnovit vodní nákladní dopravu a investovat značné prostředky do její revitalizace.

Na vodních tocích ČR v současné době operuje několik institucí a organizací. Z hlediska důležitosti shledal autor z hlediska bezpečnosti nejpodstatnějšími institucemi a organizacemi Státní plavební správu, Poříční oddělení Policie ČR, Ředitelství vodních cest, Povodí, Aquapol (asociace sdružující státy EU a Švýcarsko v oblasti bezpečnosti na vodních cestách) a Vodní záchrannou službu. Činnost Vodní záchranné služby na vodních tocích je autorem hodnocena jako důležitá a přínosná. Autor zastává ten názor, že Vodní záchranná služba by měla být, jako nestátní organizace, více podporována státem, neboť v současné době funguje pouze jako dobrovolnické sdružení. Autor vyhodnocuje celkovou spolupráci mezi jednotlivými institucemi a organizacemi jako nepříliš propracovanou, ale přesto funkční. Došel totiž ke zjištění, že většina úkonů v rámci spolupráce je na vůli úředníků a není stanovena vzájemnými smlouvami, ani jinými, např. metodickými pokyny. Proto navrhuje další institucionální vymezení této spolupráce vedoucí k lepší součinnosti institucí a organizací, zejména pobízí ke zlepšení komunikace operátorů tísňové linky 112 s Poříčním oddělením Policie ČR.

Při výčtu nehod, včetně detailních informací o místě a okolnostech jejich vzniku, přestupků a podrobností ohledně dozorů na dopravně – významné vodní toky v období mezi rokem 2010 až 2012 dospěl autor k závěru, že k největšímu počtu nehod a zaznamenaných přestupků dochází na vodních nádržích Vltavské kaskády a v oblasti Prahy, jelikož je zde nejjintenzivnější provoz plavidel. V roce 2011 došlo k 5 kolizím plavidel, z toho k 3 z nich došlo na území hl. m. Prahy a ke dvěma na přehradní zdrži

Slapy. Ze všech sledovaných přestupků byly nejčastěji odhaleny tyto příčiny: plavba mimo režim výtlaku, provozování vodního skútru na nepovolené vodní cestě, nerespektování významu zákazového znaku, vedení plavidla vůdcem pod vlivem alkoholu, přetížení plavidla či vodní lyžování mimo dráhy. U provozovatelů koncesované lodní dopravy autor identifikoval časté propadnutí technické způsobilosti plavidla nebo případy, kdy technická způsobilost nebyla schválena vůbec. U některých přestupků plavidlo provozovala posádka nesplňující podmínku počtu a odborného složení. Celkově v ČR v přestupcích plavebního provozu figurovali nejvíce vůdci malých plavidel s počtem 216 přestupků, na nichž bylo vybráno 245 700,- Kč. Jako druhí se na žebříčku umístili kapitáni s počtem 50 přestupků, z nichž bylo sankciovaných pouze osm o celkové částce 22 500,- Kč. Lze tedy říci, že jsou například výše pokut za jednotlivé přestupky dostačující? Autor je toho názoru, že mírné zvýšení pokut a méně přestupků vyřešených pouhým projednáním, by vedlo ke zlepšení bezpečnostní situace na tocích. V roce 2011 práce zaevidovala 9 malých plavebních nehod. Důvodem nehod bylo často – nesprávné odhadnutí vzdálenosti, porušení předpisů při proplouvání komorami, zanedbání technického stavu plavidla a jiné. Autor si pokládá otázku, jak nejlépe lze zabránit vzniku takových nehod. Navrhuje podporovat Státní plavební správu ve větší přísnosti při skládání zkoušek odborné způsobilosti v praktické části a navrhuje přísněji kontrolovat, zda půjčovny plavidel dodržují předpisy a nařízení, která jsou spojena s půjčováním plavidel osobám nezpůsobilým k jejich vedení. Na druhou stranu, dle grafu č. 1, jenž ukazuje vývoj nehodovosti od roku 2002 do roku 2011, je zřejmé, že tendence nehodovosti klesá, dvěma ze skutečných příčin klesající tendence nehodovosti jsou zaprvé navázání spolupráce Státní plavební správa s Aquapolem a zadruhé vyšší informovanost občanů vyskytujících se kolem vody.

Dozorů nad technickou způsobilostí plavidel probíhá několik desítek za sezónu. Tyto kontroly jsou efektivní a disciplína provozovatelů byla vyhodnocena kontrolory jako velmi dobrá. Technických prohlídek v roce 2011 proběhlo celkem 2 109. Nedostatky autor nejčastěji spatřuje v evidenčním označení plavidel, v chybějících odpojovačích baterií a v propadlé revizi hasicích přístrojů. Dozor na dopravně – významné vodní toky České republiky byl v roce 2011 vykonáván po dobu 319 dnů z roku. Může se říci, že počet kontrolních dnů je vysoký a nesporně přispívá k zajištění vyšší bezpečnosti. Ačkoliv v této statistice nejsou zakomponovány údaje dalších dohledů, jakým jsou například kontroly Policie ČR, je každopádně jisté, že policejní

dohled a dozor na vodní cesty, zejména v Praze, je nepřetržitý, jelikož mají 24 hodinové směny a fyzicky jsou na vodních tocích přítomni velmi často, ne-li denně. Proto autor shledává vysoký počet kontrolních dnů jako dostačující a je přesvědčen, že nehodovost na vodních tocích ČR klesá jistě i díky těmto kontrolám.

Při zpracovávání bakalářské práce bylo ze strany autora identifikováno 7 nejvýznamnějších potenciálně hrozících rizik v oblasti bezpečnosti na vodních tocích ČR, jimiž jsou – riziko utonutí, riziko ublížení na zdraví, riziko nedostatečné hloubky a rozkolísanosti poměrů, riziko povodňových stavů, riziko znečišťování vodních ploch, riziko kolizí a nehod a riziko potopení. S tím souvisí otázka, zda je rozumné půjčovat a svěřovat rychlé a nebezpečné „nástroje“ do rukou nezpůsobivých lidí. Výzkum autora zjistil stížnosti obsluh u plavebních komor, že plavidla s označením „půjčovny“ jsou velice nebezpečná a v komorách mívají problémy. S vyjádřením obsluhy komor musí autor souhlasit. Tyto osoby dle autora přinášejí riziko a důkazem této skutečnosti je příloha č. V. a č. VI. Dalším specifickým druhem rizika je vodáctví. Vodáctví je nejnebezpečnější disciplína na vodních tocích. Ročně při vodáctví utone v ČR několik lidí a několik desítek dalších je zachraňováno, například v roce 2010 utonulo 16 osob a dalších 53 bylo zachráněno. Dle úvahy autora by se opatření měla zlepšit, a to zejména v oblastech informovanosti, půjčovny sportovních potřeb by měly být povinny poučit vodáky o aktuálním stavu místních řek, ba i za menší příplatek jim poskytnout alespoň provizorní mapu či průvodce s vyznačenými jezy, rozdělenými dle nebezpečnosti, a to včetně výstrah. Dále autor navrhuje zvýšení intenzity kontrol místně příslušných oddělení policí do dohledu nad řekami využívanými pro vodáctví. I malá kánoe či malý raft jsou stále malým plavidlem, a to znamená, že vůdce tohoto plavidla za něj nese zodpovědnost, a proto nesmí plout pod vlivem alkoholu.

Dle statistik vydávaných Státní plavební správou a Ředitelstvím vodních cest došel autor k závěru, že všechny dopravně významné vodní cesty v České republice byly za posledních sedm let bezpečné, s výjimkou menších odchylek od normálu a mimo kanalizovaného úseku Dolního Labe a Moravy v roce 2006 a 2010.

Úplným závěrem může bakalářská práce konstatovat, že vodní doprava nejméně znečišťuje ovzduší i vodu, emituje nejméně hluku, má nejméně nehod, působí nejméně smrtelných úrazů a je energeticky a materiálově nejméně náročná. Proto bakalářská práce zhodnocuje situaci na českých vodních plochách a cestách jako bezpečnou než u jakékoliv jiné dopravy a s autorovými návrhy by mohla být ještě bezpečnější.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. CIDLINA, L. *Řád plavební bezpečnosti na vodních cestách České republiky*. Praha : Nakladatelství T, 2008. s. 61. ISBN 978-80-86243-2.
2. COPLÁK, J. *Lodě a plavba*. Bratislava : Slovart, 1992. 64 s. ISBN 80-7145-051-0.
3. EVANS, J. *Jachting, praktická příručka*. London : Hermes House, 2003. 256 s. ISBN 80-7234-249-5.
4. HOLAN, O. *Labe : řeka a její okolí ve fotografii*. Děčín : Studio FOTOGRAFIKA OHV Ústí n. L., 1998. 185 s.
5. HÝŽA, M., KLEGA L. *Vodácká putování s Lukášem Pollertem*. Praha : Česká televize, 2009. 185 s. ISBN 978-80-7404-015-3.
6. CHANT, CH. *Encyklopedie plachetních lodí*. Dorset : REBO Productions CZ, s. r. o., 2006. 318 s. ISBN 80-7234-550-8.
7. JANDA, M. *Plavba rekreační lodí*. Praha : Nakladatelství T, 2008. 125 s. ISBN 978-80-86243-29-0.
8. KUTHAN, J., STECKER, M. *Vltava v proudu času*. Sedlčany : Městské muzeum Sedlčany, 2006. 159 s. ISBN 80-903679-1-7.
9. NOVÁK, I. *Sázava – vodácký průvodce*. Vizovice : SHOCard, spol. s. r. o., 2006. 75 s. ISBN 80-7224-013-7.
10. PEYRON, B., GILLES D. *Jachting, vášně a profese*. Praha : Euromedia Group k. s., 2006. 232 s. ISBN 80-242-1714-7.
11. *Řád plavební bezpečnosti na vodních cestách České republiky (Příloha k vyhlášce federálního ministerstva dopravy č. 344 / 1991 Sb.)*. Praha : Nakladatelství T, 2008. 61 s. ISBN 978-80-86243-25-2.
12. *Voda v České republice. Účelová publikace ke Světovému dni vody 22. 3. 1997*. Praha : Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka. Ministerstvo životního prostředí České republiky a Ministerstvo zemědělství České republiky, s. 6.
13. *Vodní díla : Česká republika*. 1. vydání. Rožnov pod Radhoštěm : B. A. T. Program s. r. o. , 2001.
14. *Vůdce malého plavidla*. Praha : Nakladatelství T, 2003. 60 s. ISBN 80-86243-13-3.

Elektronické zdroje

1. *Batův kanál – historie Baťova kanálu* [online]. Brno : Povodí Moravy, s. p., 2008 [cit. 8. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.batuvkanal.info/Ovodnim-toku/Historie-plavebniho-kanalu/2P-7.article.aspx>>.
2. BUKOVSKÝ, J. *LAVDIS : Telematický informační systém* [online]. 2013 [cit. 5. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.lavdis.cz/index.php?pg=194&ln=cz>>.
3. BUKOVSKÝ, J. *Mapa Dolního Labe* [online]. Sdružení JODI, 2001 [cit. 5. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.plavba.cz/images/map_d_lab.gif>.
4. BUKOVSKÝ, J. *Mapa Středního Labe* [online]. Sdružení JODI, 2001 [cit. 6. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.plavba.cz/images/map_s_lab.gif>.
5. BUKOVSKÝ, J. *Rekreační plavba na Dolním Labi* [online]. Sdružení JODI, 2001 [cit. 5. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.plavba.cz/cz/rekrea/r_labd.html>.
6. BUKOVSKÝ, J. *Rekreační plavba na Středním Labi* [online]. Sdružení JODI, 2001 [cit. 5. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.plavba.cz/cz/rekrea/r_labs.html>.
7. *Česká informační agentura životního prostředí* [online]. Praha : Cenia, 2008 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://vitejtenazemi.cenia.cz/archiv/voda_cs/002_mapa_vodni_toky_cr.pdf>.
8. *Česká republika : informace o zemích světa* [online]. Svět dnes, 2010 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <<http://www.svetdnes.cz/stat/ceska-republika.html>>.
9. *Doklady osob* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/prukazy/>>.
10. *Doklady plavidel* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/plavidla/>>.
11. *Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 9. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/i.-usek-dokonceni-vltavske-vodni-cesty-v-useku-ceske-budejovice-hluboka-nad-vlta>>.

12. *Domáci zprávy* [online]. iDnes, 2009 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://zpravy.idnes.cz/decinsko-zasahla-bleskova-povoden-evakuovat-pomahal-vrtulnik-pba-/domaci.aspx?c=A090704_095052_domaci_lf>.
13. *Dozor na plavbu* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/provoz/>>.
14. *Dozor na vodní cesty* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/vodnicesty/>>.
15. *Informační systém VODA České republiky* [online]. Cenia, 2009 [cit. 7. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://voda.gov.cz/portal/cz/aplikace/sap_toky.htm>.
16. *International police cooperation on the water* [online]. Aquapol, 2013 [cit. 8. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.aquapol-police.com/index.php/component/content/article/88-aquapol-international-police-cooperation-on-the-water.html>>.
17. *International police cooperation on the water* [online]. Aquapol, 2013 [cit. 8. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.aquapol-police.com/index.php/spoc/about-spocs.html>>.
18. *Jachting – info >> Jachetní revír v ČR* [online]. Hořín, 2009 [cit. 26. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.jachting.info/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=3847&view=previous>>.
19. *Kdo jsme* [online]. Praha : Vodní záchranná služba ČČK, 2013 [cit. 8. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.vzs.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=8>.
20. *Kilometráž a značení labské vodní cesty* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2010 [cit. 13. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/kilometraz-a-znaceni-labske-vodni-cesty>>.
21. KOLAŘÍK, T. *Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe* [online]. 2013 [cit. 9. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.d-o-l.cz/>>.
22. MOUCHA, T. *O nás* [online]. Záchranná služba Asociace samaritánů České republiky, 2012 [cit. 8. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.ascr.cz/o-nas/>>.

23. MOUCHA, T. *Záchranná služba ASČR – Přehrada Orlik* [online]. Záchranná služba Asociace samaritánů České republiky, 2012 [cit. 8. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.ascr.cz/zachranna-sluzba-ascr-prehrada-orlik/>>.
24. *Náhled vltavské vodní cesty* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 9. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.rvccr.cz/public/data/image/1_nahled.jpg>.
25. *Naše činnost* [online]. Praha : Vodní záchranná služba ČČK, 2013 [cit. 8. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.vzs.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=9>.
26. NEBESÁŘ, J. *Přehled zásahů HZS v roce 2011* [online]. 2011 [cit. 14. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.raft.cz/Clanek-Prehled-zasahu-HZS-v-roce-2011.aspx?ID_clanku=1417&PDA=>>.
27. *O nás* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 23. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/o-nas>>.
28. PATZELT, Z. *Základní geografické údaje o České republice* [online]. Praha : Cittadella Production. 2012 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://www.cittadella.cz/europarc/index.php?p=index&site=zakladni_udaje_cz>.
29. *Plavební stupeň Děčín* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 18. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/zlepseni-splavnosti-labe/plavebni-stupen-decin>>.
30. *Podmínky provozování půjčoven malých plavidel a schvalování způsobilosti malých plavidel vedených osobami bez průkazu způsobilosti v rámci provozu půjčoven* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 25. března 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.spspraha.cz/vodnicesty/podminky_PMP.asp>.
31. *Popis systému plánování plavby LAVDIS* [online]. Děčín : LAVDIS, 2006 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.lavdis.cz/index.php?pg=57&ln=cz>>.
32. *Poríční oddělení od historie po současnost* [online]. Policie České republiky – KŘP hlavního města Prahy, 2010 [cit. 8. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/poricni-oddeleni-od-historie-po-soucastnost-244540.aspx>>.

33. *Povodí Labe, s. p. – předmět činnosti* [online]. 2009 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.pla.cz/planet/webportal/internet/cs/obsah/predmet-cinnosti_495.html>.
34. *Povodí Moravy, s. p. – předmět činnosti* [online]. 2009 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.pmo.cz/cz/o-podniku/predmet-cinnosti/>>.
35. *Povodí Odry, s. p. – státní podnik* [online]. 2013 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.pod.cz/index.html>>.
36. *Povodí Ohře, s. p. – předmět činnosti* [online]. 2009 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.poh.cz/profilfirmy/predmetcinnosti.htm>>.
37. *Povodí Vltavy, s. p. – profil státního podniku* [online]. 2013 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.pvl.cz/profil-statniho-podniku>>, vlastní zpracování.
38. PUCI, J. *Parník „cestovatel“ už je v přístavu* [online]. Praha : Pražský patriot, 2013 [cit. 6. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.prazskypatriot.cz/parnik-cestovatel-uz-je-v-pristavu/>>.
39. *Rozhodnutí Č. j. : 6 / 2011 – 410 – PRIV / I* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy, 2011 [cit. 28. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/public/data/media/organizace/zrizovaci%20listina.pdf>>.
40. *Říční systém RIS v rámci projektu IRIS II.* [online]. Děčín : LAVDIS, 2006 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.lavdis.cz/index.php?pg=328&ln=cz>>.
41. *Současnost Bařova kanálu : Bařův kanál* [online]. Veselí nad Moravou : Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu, 2012 [cit. 8. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.
42. *Spolupráce Policie ČR a Státní plavební správy* [online]. Praha : Policie České republiky, 2009 [cit. 6. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.policie.cz/clanek/spoluprace-policie-cr-a-statni-plavebni-spravy.aspx>>.
43. *Státní plavební správa* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz>>.
44. *Statut* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/statut.asp>>.
45. ŠMERDA, R. *Státní plavební správa : Statut* [online]. 2011 [cit. 27. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/statut.asp>>.

46. *Telematický informační systém* [online]. Děčín : LAVDIS, 2006 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.lavdis.cz/index.php?pg=72&ln=cz>>.
47. *Územní působnost poboček* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 3. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/uzempusob.asp>>.
48. *Vodní dílo Hněvkovice – Týn nad Vltavou* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 13. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/iii.-usek-vodni-dilo-hnevkovice-tyn-nad-vltavou>>.
49. *Vodní dílo Hněvkovice – Týn nad Vltavou* [online]. Praha : Ředitelství vodních cest České republiky, 2012 [cit. 13. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/strategicke-zamery-a-stavby/projekty-opd/iii.-usek-vodni-dilo-hnevkovice-tyn-nad-vltavou>>.
50. *Vodní doprava : Odbor plavby* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy České republiky, 2006 [cit. 5. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Odbor_plavby/>.
51. *Vodní doprava : Oddělení námořní plavby* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy České republiky, 2006 [cit. 18. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Odbor_plavby/Oddeleni_namorni_plavby/>.
52. *Vodní doprava : Oddělení vnitrozemské plavby* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy České republiky, 2006 [cit. 5. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Odbor_plavby/Oddeleni_vnitrozemske_plavby/oddeleni_vnitrozemske_plavby.htm>.
53. *Vodní doprava : Úkoly a činnosti námořního úřadu* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy České republiky, 2006 [cit. 18. ledna 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Namorni_urad/Ukoly_a_cinnosti_namorniho_uradu_CR/>.
54. *Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe* [online]. 2013 [cit. 3. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/nejastji-dotazy-a-odpovdi-faq>>.
55. *Vysílač korekčních signálů DGPS v rámci RIS* [online]. Děčín : LAVDIS, 2006 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.lavdis.cz/index.php?pg=329&ln=cz>>.

56. *Základní charakteristiky toku Labe a jeho povodí* [online]. Praha : Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, 2011 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://www.dibavod.cz/download.php?id_souboru=2424>.
57. *Základní charakteristiky toku Morava a jeho povodí* [online]. Praha : Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, 2011 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://www.dibavod.cz/download.php?id_souboru=2360>.
58. *Základní charakteristiky toku Odry a jeho povodí* [online]. Praha : Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, 2011 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://www.dibavod.cz/download.php?id_souboru=2342>.
59. *Základní charakteristiky toku Vltava a jeho povodí* [online]. Praha : Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. Masaryka, 2011 [cit. 22. prosince 2012]. Dostupné z WWW: <http://www.dibavod.cz/download.php?id_souboru=2238>.
60. *Zpráva o činnosti úřadu v letech 2004 – 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 6. února 2013]. Dostupné z WWW: <<http://spspraha.cz/organizace/>>.
61. *Zpráva o činnosti úřadu v roce 2011* [online]. Praha : Státní plavební správa, 2012 [cit. 12. února 2013]. Dostupné z WWW: <http://spspraha.cz/organizace/zprava_2011.pdf>.

Ostatní zdroje

V práci jsou dále mimo výše uvedených zdrojů využity následující podklady:

- Interní dokumenty Policie České republiky,
- interní dokumenty Státní plavební správy,
- mapové podklady,
- rozhovor s nejmenovaným majitelem společnosti stavičí velká plavidla a tlačné čluny, ze dne 22. března 2012,
- rozhovor s panem Ing. Josefem Lefflerem, ředitel plavebního dozoru Státní plavební správy na pobočce Praha, ze dne 20. 3. 2012,
- rozhovor s panem ppor. Bc. Michalem Abtem, zástupce vedoucího oddělení Krajského ředitelství hlavního města Prahy, Odbor služby pořádkové policie, Poříční oddělení, ze dne 14. 3. 2013,
- vodácké příručky,
- pořad *Z metropole*. ČT 1, 9. února 2013. Dostupnost ve videoarchivu České televize.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. I: <i>Základní pravidla plavebního provozu, vztahující se k vedení malých plavidel v rámci půjčovny.</i>	86
Příloha č. II: <i>Výtah pravidel plavebního provozu z ŘPB, potřebných pro bezpečnost vedení malých plavidel v rámci půjčoven.</i>	87
Příloha č. III: <i>Nejpoužívanější signály plavidel.</i>	88
Příloha č. IV: <i>Nejpoužívanější signální znaky v rekreační plavbě.</i>	89
Příloha č. V: <i>Nehoda malého plavidla z půjčovny v komoře</i>	90
Příloha č. VI: <i>Uvznutí malého plavidla z půjčovny na jezu</i>	90

PŘÍLOHY

Příloha č. I: Základní pravidla plavebního provozu, vztahující se k vedení malých plavidel v rámci půjčovny¹²⁶

- Ze zákona č. 114 / 1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, musí být plavidlo při provozu na vodní cestě vedeno osobou, která je k tomu způsobilá a nazývá se vůdce plavidla. Vůdce plavidla ani jiná osoba, která se podílí na obsluze plavidla (veslování, pádlování, vázání plavidla apod.) nesmí být za plavby pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných či psychotropních látek. Vůdce plavidla je povinen učinit všechna potřebná opatření k odvrácení ohrožení lidského života a škody na majetku. Za tím účelem je oprávněn ukládat osobám na plavidle příkazy a tyto osoby jsou povinny je plnit.
- Osoba bez průkazu způsobilosti, která je seznámena s technikou vedení malého plavidla bez vlastního strojního pohonu o hmotnosti včetně povoleného zatížení do 1000 kg nebo plachetnice s celkovou plochou plachet do 12 m² a v rozsahu potřebném pro jejich vedení též s pravidly plavebního provozu, může obecně vést takové plavidlo na všech vodních cestách v České republice. V půjčovních podmínkách provozního řádu půjčovny může její provozovatel stanovit věkovou hranici uživatele.
- Osoba bez průkazu způsobilosti po dosažení věku 15 let, která je seznámena s technikou vedení malého plavidla s vlastním strojním pohonem do výkonu 4 kW a v rozsahu potřebném pro jeho vedení též s pravidly plavebního provozu, může vést takové plavidlo obecně na všech vodních cestách v České republice. V půjčovních podmínkách provozního řádu půjčovny může její provozovatel stanovit vyšší věkovou hranici uživatele.
- Osoba bez průkazu způsobilosti po dosažení věku 18 let může vést malé plavidlo s vlastním strojním pohonem, podléhající evidenci, které je schopné pouze výtlačné plavby a maximální rychlosti 12 km / hod., schválené Státní plavební správou pro provoz v půjčovně malých plavidel zápisem v lodním osvědčení plavidla a provozované na úsecích vodní cesty zapsaných v lodním osvědčení plavidla, jestliže

¹²⁶ Podmínky provozování půjčoven malých plavidel a schvalování způsobilosti malých plavidel vedených osobami bez průkazu způsobilosti v rámci provozu půjčoven [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 25. března 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.spspraha.cz/vodnicesty/podminky_PMP.asp>.

je seznámena s technikou vedení tohoto plavidla a v rozsahu potřebném pro jeho vedení též s pravidly plavebního provozu.

- Pravidla plavebního provozu jsou obsažena v Řádu plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České republiky, vydané přílohou vyhlášky č. 344 / 1991 Sb. (dále ŘPB).





Příloha č. II: Výťah pravidel plavebního provozu z ŘPB, potřebných pro bezpečnost vedení malých plavidel v rámci půjčoven¹²⁷

- Vůdce malého plavidla odpovídá za provozní stav malého plavidla, za jeho posádku i ostatní osoby na plavidle. Odpovídá za to, že malé plavidlo není přetěžováno a že osoby jsou na něm správně rozmístěny (čl. 9.02 ŘPB).
- Vůdce malého plavidla odpovídá za bezpečnost plavby i v podmínkách zhoršující se povětrnostní situace. Je povinen plavbu včas přerušit, pokud by s ohledem k místním podmínkám další plavba nebyla již bezpečnou (čl. 9.02 ŘPB).
- V případech, kdy malé plavidlo s vlastním pohonem míjí koupajícího se, je vůdce malého plavidla povinen obeplout ho ve vzdálenosti alespoň 10 m a pokud možno tak, aby koupající se zůstal mezi malým plavidlem a nejbližším břehem (čl. 9.02 ŘPB).
- Malá plavidla nesmějí křížit směr plavby plavidel, která nejsou malými, ve vzdálenosti menší než 200 m (čl. 9.02 ŘPB).
- Malá plavidla musejí jiným než malým plavidlům vytvořit dostatek místa, aby nemusela měnit svůj směr ani rychlost plavby a nesmí vyžadovat, aby se jim tato plavidla vyhýbala (čl. 6.02 ŘPB).
- Malá plavidla s vlastním pohonem musí uvolnit dráhu všem ostatním malým plavidlům (čl. 6.03a ŘPB).
- Malá plavidla s vlastním pohonem se vzájemně potkávají levými boky (čl. 6.04 ŘPB).
- Pro vyvazování plavidel je zakázáno používat stromy, zábradlí, sloupy, pilíře, patníky, žebříky, svodidla atd. (čl. 7.04 ŘPB)
- Malá plavidla se proplavují plavební komorou v menší skupině, nebo samostatně není-li předpoklad, že do jedné hodiny připluje další plavidlo, které by mohlo být proplaveno současně (čl. 9.20 ŘPB).

¹²⁷ Podmínky provozování půjčoven malých plavidel a schvalování způsobilosti malých plavidel vedených osobami bez průkazu způsobilosti v rámci provozu půjčoven [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 25. března 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.spspraha.cz/vodnicesty/podminky_PMP.asp>.

- Proplavují-li se malá plavidla plavební komorou společně s plavidly, která nejsou malými, smějí vplout do plavební komory až po těchto plavidlech.
- Po dobu plnění nebo vypouštění plavební komory až do povolení k vyplutí musí být vůdce plavidla na plavidle a zajišťovat povolování a zkracování vyvazovacích lan, aby plavidla nenarážela do zdí, vrat nebo do jiných plavidel a aby nebylo narušeno plynulé proplavení (čl. 6.28 a čl. 9.20 ŘPB).
- Vůdci plavidel jsou povinni v obvodech plavebních komor řídit se pokyny obsluhy plavební komory (čl. 6.28 ŘPB).
- Vůdci plavidel jsou povinni uposlechnout pokynů provozovatele půjčovny, které jim dá před dosažením nejvyššího povoleného vodního stavu pro plavbu nebo z jiných důvodů, pro které by další plavba nebyla již možná (čl. 9.07 úprava plavební vyhláška č. 2 / 2011).
- Vůdce plavidla je povinen bez prodlení hlásit Státní plavební správě plavební nehodu, na které měl účast (čl. 9.03 a 9.04 ŘPB), a to prostřednictvím střediska Říčních informačních služeb (dále jen RIS) na telefon +420 840 111 254 nebo radiostanicí VHF kanál 80 nebo E-mail RIS@lavdis.cz. Středisko RIS je v provozu každodenně od 7,00 do 19,00. Mimo jeho provozní dobu jsou v činnosti záznamníky nebo lze plavební nehodu nahlásit prostřednictvím Policie České republiky na linku 158.






























Příloha č. III: Nejpoužívanější signály plavidel¹²⁸

	1 dlouhý zvuk	„Pozor“	čl. 4.01 odst. 4
	1 krátký zvuk	„Pluji doprava“	
	2 krátké zvuky	„Pluji doleva“	
	3 krátké zvuky	„Stroj má zpětný chod“	
	4 krátké zvuky	„Nejsem schopen manévrování“	
	řada velmi krátkých zvuků	„Hrozí nebezpečí kolize“	
	opakovaná řada dlouhých zvuků	„Signál nouze“	
	řady úderů na zvon		
	1 dlouhý zvuk, po kterém následuje 1 krátký zvuk	„Mám v úmyslu provést obrát doprava“	čl. 6.14 odst. 2
	1 dlouhý zvuk, po kterém následují 2 krátké zvuky	„Mám v úmyslu provést obrát doleva“	čl. 6.13 odst. 2

¹²⁸ Podmínky provozování půjčoven malých plavidel a schvalování způsobilosti malých plavidel vedených osobami bez průkazu způsobilosti v rámci provozu půjčoven [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 25. března 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.spspraha.cz/vodnicesty/podminky_PMP.asp>.

Příloha č. IV: Nejpoužívanější signální znaky v rekreační plavbě¹²⁹

NEJPOUŽÍVANĚJŠÍ SIGNÁLNÍ ZNAKY V REKREAČNÍ PLAVBĚ MEISTGEBRAUCHTE SIGNALZEICHEN FÜR DIE ERHOLUNGSSCHIFFFAHRT

	A.1 Zákazproplutí / <i>Durchfahrt verboten</i>		E.1 Povolénéproplutí/ <i>Erlaubnis zur Durchfahrt</i>
	A.1a Zákaz vplutí do vyhrazeného prostoru / <i>Gesperrte Wasserflächen</i>		A.1a Zákaz plavby ve vzdálenosti menší než 25 m odbóje/ <i>Fahrverbot näher als 25 m von der Schwimmböje</i>
	A.2 Zákaz předjíždění / <i>Überholverbot</i>		
	A.4 Zákaz potkávání a předjíždění / <i>Verbot des Begegnens und Überholens</i>		
	A.5 Zákaz stání / <i>Stilliegeverbot</i>		E.5 Povoléné stání / <i>Erlaubnis zum Stilliegen</i>
	A.6 Zákaz kotvení, vlečení kotev, lan a řetězů / <i>Ankerverbot, Verbot des Schleifenlassens von Ankern, Trossen und Ketten</i>		E.6 Povoléné kotvení, vlečení kotev, lan a řetězů / <i>Erlaubnis zum Ankern, Schleifenlassens von Ankern, Trossen und Ketten</i>
	A.7 Zákaz vyvazování u břehu / <i>Festmachenverbot am Ufer</i>		E.7 Povoléné vyvazování u břehu / <i>Erlaubnis zum Festmachen am Ufer</i>
	A.9 Zákaz vytvářet vlnobití nebo sání / <i>Vermeidung von Wellenschlag oder Sogwirkungen</i>		
	A.10 Zákaz plavby mimo vyznačený prostor / <i>Verbot außerhalb der angezeigten Begrenzung zu fahren</i>		D.2 Doporučení plout ve vyznačeném prostoru / <i>Empfehlung, sich in dem durch die Tafeln begrenzten Raum zu halten</i>
	A.12 Zákaz plavby plavidel s vlastním pohonem / <i>Fahrverbot für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb</i>		E.15 Plavba s vlastním pohonem povolena / <i>Fahrerlaubnis für Fahrzeuge mit Maschinenantrieb</i>
	A.13 Zákaz plavby sportovních rekreačních plavidel / <i>Fahrverbot für Sportboote</i>		E.16 Plavba sportovních a rekreačních plavidel povolena/ <i>Fahrerlaubnis für Sportboote</i>
	B.1 Příkladný směr plavby / <i>Gebot, das durch den Pfeil angezeigte Richtung einschlagen</i>		D.3 Doporučený směr plavby / <i>Empfehlung, in die Richtung des Pfeils</i>
	B.5 Příkladný zůstat stát / <i>Gebot, unter bestimmten Bedingungen anzuhalten</i>		E.11 Konec zákazu nebo příkazu platného pro plavbu v jednom směru nebo konec omezení / <i>Ende eines Verbots oder eines Gebots, das nur in einer Verkehrsrichtung gilt, oder Ende einer Einschränkung</i>
	B.6 Maximální rychlost (km/hod) / <i>Höchstgeschwindigkeit (km/h)</i>		
	B.7 Příkladný dát zvukový signál / <i>Gebot, Schallzeichen zu geben</i>		
	B.8 Zvláštnípozornost / <i>Gebot, besondere Vorsicht walten zu lassen</i>		
	B.9 Vplutí na hlavní vodní cestu / <i>Gebot, Einfahrt zur Haupt-Wasserstrasse</i>		E.9 Přednost v plavbě / <i>Einmündende Wasserstraßen gelten als Nebenwasserstraßen</i>
	C.1 Hloubka omezena (analogicky šířka, podjezdná výška) / <i>Die Fahrwassertiefe ist begrenzt (analog Breite, Durchfahrthöhe)</i>		

¹²⁹ Podmínky provozování půjčoven malých plavidel a schvalování způsobilosti malých plavidel vedených osobami bez průkazu způsobilosti v rámci provozu půjčoven [online]. Praha : Státní plavební správa, 2013 [cit. 25. března 2013]. Dostupné z WWW: <http://www.spspraha.cz/vodnicesty/podminky_PMP.asp>.

Příloha č. V: Nehoda malého plavidla z půjčovny v plavební komoře¹³⁰



Příloha č. VI: Uváznutí malého plavidla z půjčovny na jezu¹³¹



¹³⁰ *Jachting – info >> Jachetní revír v ČR* [online]. Hořín, 2009 [cit. 26. března 2013]. Dostupné z WWW:

<<http://www.jachting.info/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=3847&view=previous>>.

¹³¹ *Jachting – info >> Jachetní revír v ČR* [online]. [cit. 26. března 2013]. Dostupné z WWW: <<http://www.jachting.info/modules.php?name=Forums&file=viewtopic&t=3847&view=previous>>.