



Některé čluny dělají velké vlny, i když plují ve výtlačové plavbě.

## Rekreační plavba v Praze

Vltava v Praze, především v Podolí, odnepaměti patřila a dodnes patří k lokalitám, které Pražané využívají k rekreaci, tedy k nejrůznějším vodním sportům. V těchto místech vznikl před více než 120 lety český jachting, veslování, kanoistika, začala zde i plavba motorových člunů. Vždy v letních měsících tady panoval a dosud panuje čilý ruch.

V dobách, kdy byla plavba rekreačních motorových plavidel zakázána téměř v celé České republice, se zde plout smělo v podstatě bez omezení. A všichni účastníci plavby na Vltavě se dokázali domluvit, respektovali se navzájem a za celou tu dobu se stalo jen několik málo nehod.

### Pouze ve výtlačku?

V loňském roce došlo k uvolnění rekreační plavby, které umožnila novelizace zákona o vnitrozemské plavbě a vyhláška 46/2015, jež vstoupila v platnost 1. dubna. To bylo příslibem pro rozvoj našich vodních cest. Ale namísto toho hrozí opět represe. Na základě ničím nepodložené stížnosti sportovního ředitele Českého olympijského výboru Martina Doktora, který doporučil zavést v celém úseku od Smíchova po Modřany režim výtlačné plavby, se mu Státní plavební správa rozhodla vyhovět (YACHT 12/2015–1/2016). Proti tomu se ohradily mnohé organizace zastupující další účastníky plavby na Vltavě – například Asociace lodního průmyslu (APL), Svaz vodního motorismu, Český svaz jachtingu či Česká sportovní asociace vodních skútrů – a své protesty na SPS přednesly. Po prosincovém jednání představitelů APL na SPS bylo dosaženo odložení konečného rozhodnutí a o omezení plavby v Praze se bude dále jednat.

### APL je proti

„Toto omezení je pro firmy APL i pro uživatele motorových člunů naprosto zásadní, velmi vý-

znamné a výrazně je může poškodit. Zejména v oblasti Podolí a Modřan je tradiční místo, dlouhé cca 8 km, kde se historicky vždy plulo s motorovými čluny. Je zde dlouhý široký úsek Vltavy, sídlí tady mnoho firem prodávajících lodě a příslušenství, k tomu je zde řada přístavišť, marin a klubů vodního motorismu. Zakázat plavbu ve skluzu by bylo obrovským zásahem do života těchto firem a majitelů lodí,“ uvádí Petr Novotný, předseda APL. „APL nemůže z principu souhlasit s regulací rychlosti formou omezení na výtlačnou plavbu. Moderní rekreační lodě jsou konstruovány pro plavbu ve skluzu, mají širokou plochou záď, zejména lehčí lodě jdou do skluzu již při rychlostech okolo 10–15 km/h. Plout ve výtlačku pro ně znamená plout rychlostí maximálně cca 5–8 km/h, což je naprosto bezdůvodně a zbytečně pomalé. Zákaz plavby ve skluzu téměř pro celou Prahu je pro tyto lodě skoro totéž, jako kdyby zde měly zakázanu plavbu úplně,“ dodává.

### ČSJ také nesouhlasí

Omezení na výtlačnou plavbu postihne i trenéry jachtařů, veslařů a kanoistů, kteří svým svěřeným nebudou na doprovodných člunech stačit. Český svaz jachtingu jednohlasně zaujal k navrženým úpravám plavby následující stanovisko: „Výkonný výbor ČSJ je proti omezování rychlosti respektive režimu plavby ve skluzu v úseku od Železničního mostu po Modřanský jez, protože je přesvědčen, že neřeší problematiku lodní dopravy v tomto úseku a navíc omezuje provozování jachetního sportu, který je z hlediska bez-

pečnosti a organizování sportovních akcí a tréninků závislý na možnosti jízdy motorových člunů organizátorů a člunů Hladinové záchranné služby ČSJ ve skluzu.“

### Vlny způsobující vítr

„Je evidentní, že se jedná o nějakou úzkou skupinku vlivných, kteří mají strach z něčeho, čemu se říká vlna anebo loď,“ myslí si Jiří Fexa z firmy O.A.K, jeden ze členů APL, o původcích návrhu na omezení plavby v Praze. „Vzhledem k tomu, že nejde zakázat vítr ani vlny, a hromadná doprava na velkých lodích je také společensky přijatelnější než ti ‚šilenci‘ na rychlých lodích, co jezdí až 50 km/h, je nejviditelnější znemožnit plavbu jim. Dnes ve všeobecné náladě všechno zakázat je to pro přebujelou státní správu to neelegantnější řešení. Všem bych doporučil se jít podívat na řeku, když fouká vítr. Taky jsou tam vlny. Tímto názorem rozhodně nijak nezatrucují vzájemnou ohleduplnost a pozitivní přístup.“

### Dodržování pravidel

Pravidla plavby by měla platit pro všechny účastníky provozu, aby se předešlo nebezpečným situacím. Toho se dá dosáhnout mnoha jinými způsoby než zákazem plavby ve skluzu, tak aby došlo k co nejmenšímu vlivu na rekreační plavbu. Například veslaři a kanoisté by měli dodržovat Pravidla plavebního provozu a neměli by plout bez doprovodu a v rojnici v plavební dráze. Trénující děti by neměly plout v plavební dráze vůbec, měly by mít vyčleněnu svoji dráhu bójkami. A Policie a SPS by to měla kontrolovat. Na druhou stranu je určité třeba na sportovce brát ohled, proto by bylo přijatelné omezení rychlosti plavby v určitých krátkých a zdůvodněných úsecích, a to standardním způsobem – značkou s maximální povolenou rychlostí.

### Kdo za tím stojí?

Nesmyslný je také rozsah omezení téměř po celé Praze a po celý rok. Zvýšený provoz na Vltavě je pouze v letních měsících v odpoledních hodinách a jen na dvou místech – proti nábřeží Na Františku kvůli množství velkých osobních lodí a v Podolí kvůli mnoha trénujícím kanoistům, veslařům a jachtařům. Zde by mohl být přijat



na část roku určitý režim pro všechny zúčastněné, ale jinde je to zbytečné.

Zajímavé je, že SPS dala stoprocentně na názor jednoho člověka – Martina Doktora, a operuje s jeho stanoviskem, jako kdyby to bylo stanovisko celého ČOV. Martin Doktor není ani členem předsednictva ČOV, ani členem jeho Výkonného výboru. Dle našich informací ani nehovoří za všechny kluby veslařů či kanoistů v Praze. Členem Výkonného výboru ČOV je ale Karel Bauer, předseda ČSJ,

míjejí sportovní lodě. Jak taková srážka může dopadnout, to je noční můra všech trenérů i závodníků. Je to jediný úsek z celé stokilometrové délky splavné Vltavy a nejméně dvacetikilometrového pražského úseku, kde bychom chtěli, aby motorové čluny zpomalily. I my si uvědomujeme, že omezení „výtlakem“ není ideální, v ČR ale z technických důvodů není možné zavést jiné opatření se shodným účinkem, například rychlostní limit. Vodáci jsou proti motorovým člunům vždy ti slabší. A česká společnost slabší tradičně chrání. Ať už jde

zavládl. Vlna je jak na straně sportovců, tak na straně vůdců plavidel se strojním pohonem. Nebezpečně rychlá plavba způsobující rizikové situace v hustém provozu a vytváření vlnobití ohrožující plující i stojící plavidla a plovoucí zařízení jsou důvodem připravovaného opatření, nikoliv stížnost ČOV. U připravovaného opatření bylo již od jednání 11. 11. 2015 zřejmé, že bude ukončeno dříve než v Modřanech a jeho vyhlášení se stále připravuje na plavební sezonu roku 2016, po které bude vyhodnoceno a případně upraveno. Smyslem připravovaného opatření je pak v nejméně frekventovanějších úsecích Prahy odstranit výše uvedené rizika zavedením plavby ve výtláčném režimu, kdy plavidlo téměř netvoří vlnu a není nebezpečné svou rychlostí. Na návrh opatření reagovaly uvedené organizace – Svaz vodního motorismu, Český svaz jachtingu a Česká sportovní asociace vodních skútrů. Poslední dvě jmenované instituce ovšem potřebě, smyslu i předpokládanému rozsahu opatření rozumí a jsou podle posledních vyjádření svých oficiálních zástupců připraveni je akceptovat. Se Svazem vodního motorismu dále jednáme a společně hledáme přijatelný kompromis. Dosud všichni účastníci diskuze přijímají nezbytnost opatření v úseku od Žlutých lázní po Barrandovský most (ř. km 57,3–58,6), o rozsahu opatření v dalších úsecích se stále jedná. Současně zdůrazňujeme, že jde o lokálně omezené dopravní opatření na úrovni plavebního značení, usměrňující plavbu všech účastníků plavebního provozu v nejméně frekventovanějším úseku vodní cesty na území ČR, kde se setkává řada velmi nesourodých aktivit. Nejedná se o žádný plošný zákaz nebo omezení plavby pro vybraný druh plavidel. Plavidla převážně podle konstrukce podponorové části trupu, rozložení zátěže či nastavení trimu motoru přestávají plout ve výtláčném režimu při rozdílných rychlostech, proto nelze stanovit jednu omezující rychlost, která by eliminovala nežádoucí projevy plavby v intenzivním plavebním provozu. Na dodržování výsledného opatření i dalších obecně platných pravidel plavebního provozu bude ve spolupráci s SPS dohlížet také poříční oddíl Městské policie Praha, který je na tuto sezonu vybaven novým plavidlem. Ani tak se ale život na Vltavě v Praze neobejde bez zodpovědnosti všech, kteří svým pohybem po vodní cestě ovlivňují své okolí,” uvedl ve svém vyjádření pro YACHT Ing. Hynek Beneš, ředitel pražské pobočky SPS.



Malé nafukovací nebo hliníkové čluny nedělají téměř žádné vlny, ani když plují ve skluzu.

ktej je stejně jako všechny jachtařské kluby u Vltavy jednoznačně proti omezení plavby ve skluzu. Představitelé APL se chtěli s Martinem Doktorem sejít, aby si celou věc ujasnili, ale on schůzku odmítl. Je to důvěryhodný partner? Z jeho dopisu bylo navíc zřejmé, že problematice plavby s motorovými čluny moc nerozumí.

„Zastupováním vodáckých svazů jsem byl pověřen předsedou ČOV panem Kejvalem,“ vysvětlil YACHTU Martin Doktor. „Obavě lidí podnikajících na vodě, rozumím a chápu jej. Mám mezi nimi řadu známých a i proto mne mrzí, že se nemůžeme stále dohodnout. Nám nejde o nic jiného, než aby v místech, kde je velká koncentrace sportovních vodáků (kanoistika, veslování, jachting atd.), a to hlavně dětí a mládeže, jezdily motorové čluny pomaleji. V sezoně neustále dochází k velmi nebezpečným situacím, kdy rychle jedoucí motorové čluny těsně

o zákonnou ochranu dětí či postižených nebo třeba dopravní předpisy. Okolo škol, nemocnic a třeba i sportovišť je omezena rychlost kvůli hrozbě nebezpečí střetu chodce s autem – a je jedno, kdo ji způsobí. Protože střet vždy odnese ten slabší – chodec, ustoupit musel ten silnější – auta. Nevšiml jsem si, že by proti tomu Svaz automobilového průmyslu protestoval.“

### Co na to SPS?

„Státní plavební správa se v roce 2012 spolehla na zmíněnou schopnost domluvy a narůstající neshody na vodní cestě plynoucí z rostoucího provozu řešila jednáním se všemi zainteresovanými organizacemi a následným vydáním Desatera pro plavbu v Praze. Mnozí se informace ze všech stran, včetně Policie ČR, provozovatelů osobních lodí či vlastní dozorové činnosti SPS ukazují, že vzájemný respekt na Vltavě zatím ne-



Trénink dětí na Optimistech se bez člunu, který smí plout ve skluzu, neobejde.

Bylo by dobré, kdyby se na SPS dostaly názory všech zúčastněných, tedy místních klubů, a to jak veslařů a kanoistů, tak jachtařů a vodních motoristů, majitelů marin a jejich zákazníků, kteří zde kotví, i soukromých firem, které v oblasti působí a jimž by plánované opatření mohlo přinést velké ztráty. Pokud máte k dané problematice co říci, obraťte se na SPS nebo na redakci YACHTU.

**Text a foto Eva Skořepová**