

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**

**PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA**

**KATEDRA GEOGRAFIE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Vodní cesty na Moravě**

Waterways in Moravia

**Autor:** Petra Hubáčková

**Vedoucí práce:** RNDr. Aleš LÉTAL, Ph.D.

OLOMOUC 2012

Prohlašuji, že jsem předloženou bakalářskou práci vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

V Olomouci, dne 9. 1. 2012

.....

Podpis

Na tomto místě bych ráda poděkovala svému vedoucímu bakalářské práce RNDr. Aleši Létalovi, Ph.D. za odborné vedení, trpělivost a pomoc během vypracovávání bakalářské práce. Poděkování patří také zaměstnancům Povodí Moravy, s.p., přerovské pobočky Správní plavební správy a Informačního centra Bařova kanálu za poskytnutí materiálů a užitečných rad.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Katedra geografie  
Akademický rok: 2008/2009

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petra HUBÁČKOVÁ**

Studijní program: **B1501 Biologie**

Studijní obory: **Geografie**  
**Biologie**

Název tématu: **Vodní cesty na Moravě**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem práce je provést přehled vodních cest budovaných nebo plánovaných v regionu Moravy. Práce bude rešeršní s cílem sumarizace dostupných informací o těchto technických dílech. Autorka při řešení bude spolupracovat s institucemi "Správa vodních cest", "Informační centrum Bařův kanál", povodí Moravy, apod.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Rozsah pracovní zprávy: 10 000 - 12 000 slov  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

Kolektiv (2006): Bařův kanál: nová přístaviště na Bařově kanálu na území Zlínského kraje. Veselí nad Moravou : Turistické informační centrum  
Bařova kanálu Bartoš, M. ed.(2004): Vodní cesta D-O-L: historie, ekologie, krajina : historická a současná studie a výběr příspěvků ze semináře  
Vodní cesta D-O-L: Ekonomie , Ekologie, Krajina v rámci EDO Olomouc 2003. Smrček, A. (1941): Průplav Pardubice-Přerov. Společnost Dunajsko-oderského průplavu Praha. Kartografie (2008): Bařův kanál - plavební atlas. Kartografie Praha

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Aleř Létal, Ph.D.  
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 17. června 2009

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2010

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.  
vedoucí katedry

dne

# Obsah

<b>1 ÚVOD</b> .....	<b>7</b>
<b>2 CÍLE</b> .....	<b>8</b>
<b>3 METODY A POSTUP ZPRACOVÁNÍ</b> .....	<b>9</b>
<b>4 VYMEZENÍ A ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ</b> .....	<b>10</b>
<b>5 LEGISLATIVNÍ VYMEZENÍ VODNÍCH CEST V POVODÍ MORAVY A V POVODÍ ODRY</b> .....	<b>12</b>
<b>6 VODNÍ CESTY NA MORAVĚ</b> .....	<b>19</b>
6.1 HISTORICKÉ VODNÍ CESTY .....	20
6.1.1 <i>Plavení dřeva a voroplavba</i> .....	20
6.1.2 <i>Počátky nákladní přepravy</i> .....	21
6.1.3 <i>Průplav Dunaj-Odra-Labe</i> .....	23
6.1.4 <i>Závlahový a plavební kanál – Bařův kanál</i> .....	24
6.1.5 <i>Vranovská přehrada</i> .....	26
6.1.6 <i>Brněnská přehrada</i> .....	27
6.1.7 <i>Zaniklé lodní provozy</i> .....	29
6.2 PŘEHLED VODNÍCH CEST NA MORAVĚ V SOUČASNOSTI VYUŽÍVANÝCH .....	30
6.2.1 <i>Provozovatelé osobní lodní dopravy v povodí Moravy</i> .....	30
6.2.2 <i>Aktuální dění na Bařově kanálu</i> .....	33
6.2.3 <i>Vodácký turismus</i> .....	36
6.3 BUDOUCNOST VODNÍCH CEST NA MORAVĚ .....	39
6.3.1 <i>Stav projektu D-O-L</i> .....	39
6.3.2 <i>Plánované prodloužení Bařova kanálu</i> .....	40
6.4 NEHODY PŘI SPLAVOVÁNÍ ŘEK .....	42
<b>7 ZÁVĚR</b> .....	<b>44</b>
<b>8 SUMMARY</b> .....	<b>45</b>
<b>9 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ</b> .....	<b>46</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>52</b>
<b>PŘÍLOHY</b> .....	<b>53</b>

# 1 Úvod

Tato bakalářská práce se bude zabývat problematikou vnitrozemských vodních cest v regionu Moravy, konkrétně se jedná o povodí Moravy a povodí Odry. Práce vychází z vymezení vodních cest, které je uvedeno v zákoně o vnitrozemské plavbě.

Hlavním tématem práce jsou vodní toky a vodní plochy, na kterých je možné provozovat plavbu. Pozornost je věnována vodním plochám, na kterých se uskutečňují plavby pro veřejnost. Neméně důležitou část práce tvoří přehled využití řek a nádrží k plavbě v minulosti. V současné době probíhá na vodních plochách pouze rekreační plavba.

Toto téma jsem si vybrala proto, že bydlím blízko Baťova kanálu a od dětství pozoruji změny, kterými tato vodní cesta prochází, aby mohla být opětovně využita k plavbě.

## 2 Cíle

Hlavním cílem práce je podat ucelený přehled o vodních plochách na území Moravy, které jsou užívány k plavbě. Tento přehled se zabývá jak vodními cestami využívanými v minulosti, tak v současné době vybudovanými nebo plánovanými.

Mezi další cíle patří stručná sumarizace dostupných informací o těchto vodních plochách, zvláště pak o možnostech plavby. Vodní cesty budou rozděleny z geografického hlediska (na úrovni jednotlivých povodí).

Doplňkovým cílem bude přiblížit základní terminologii objektů na jediné dopravně významné a využívané vodní cestě, kterou je Bařův kanál a řeka Morava. Dalším cílem bude kromě textového přehledu vytvořená fotodokumentace současného stavu Bařova kanálu a jeho okolí.



### 3 Metody a postup zpracování

Vzhledem k tématu bylo nezbytné čerpat zejména z internetových zdrojů, kde jsou informace aktualizovány rychleji než v knižní podobě. Pro část práce, která se zabývá historií byly využity především tištěné publikace. K vyhledání patřičných tištěných zdrojů sloužila především databáze Národní knihovny ČR. Klíčová slova byla Bařův kanál, průplav D-O-L a vodní cesty. Zajímavé bylo pročitání starých dokumentů a map k průplavu D-O-L z fondu OŽK Olomouc, který je uložen v pobočce Zemského archivu Opava v Olomouci. K problematice průplavu Dunaj-Odra-Labe byl vydáván ve 40. letech 20. století dokonce časopis a v roce 1948 v Přerově vyšel obsáhlý sborník Průplav Dunaj-Odra-Labe, naše moře. Po prohlédnutí databáze kvalifikačních prací THESES.cz bylo patrné, že tato klíčová slova už ve své práci řešilo několik studentů a moje práce by nepřinesla nic nového.

Rozhodující pro vymezení zájmů práce byla konzultace na přerovské pobočce Státní plavební správy, kde jsem byla obeznámena také se zákony týkajícími se vodních cest. Z těchto zákonů práce vychází.

Práce spočívala ve vyhledávání informací a jejich převedení do stručného přehledu. K lepšímu porozumění tématu práce mi napomohly konzultace na Povodí Moravy, SPS a rozhovory se zkušenými vodáky.

Pro vytvoření přehledu provozovatelů osobní lodní dopravy byla klíčovým zdrojem informací mapa, kterou vydalo sdružení lodních dopravců v roce 2009. Tyto informace byly ověřeny na internetových stránkách plavebních společností.

Pro část práce zabývající se objekty na dopravně významné vodní cestě bylo klíčové užití odborných publikací o vodních cestách a také provozního řádu zapůjčeného ze státního podniku Povodí Moravy v Uherském Hradišti.

V rámci řešení byla pořízena fotodokumentace vybraných míst Bařova kanálu.

## 4 Vymezení a základní charakteristika zájmového území

Území, kterým se bakalářská práce zabývá (viz. příloha 4 A), zaujímá celou plochu povodí Moravy a povodí Odry na území České republiky. Plocha obou povodí se rozprostírá na území kraje Moravskoslezského, Olomouckého, Zlínského a Jihomoravského. Zaujímá také přibližně polovinu území kraje Vysočina, východní okraj Pardubického a Jihočeského kraje.

Všechny významnější toky odvádějí vodu na území sousedních států (viz. příloha 4 B). Proto jsou vodní zdroje České republiky závislé výhradně jen na atmosférických srážkách.

Páteřními toky zájmového území jsou Morava s Dyjí na jihu Moravy a Odra s Opavou ve Slezsku (viz. příloha 4 C). Oblast povodí Odry sousedí na jihozápadě s oblastí povodí Moravy podél rozvodnice Baltského a Černého moře. Zájmové území se rozprostírá na ploše 30 338 km<sup>2</sup>.

Tab. 1: Základní údaje o hlavních povodí v zájmovém území

Vodní tok		Morava	Odra
Plocha povodí (km <sup>2</sup> )	plocha v ČR (km <sup>2</sup> )	24 110	6228 <sup>1</sup>
	celkem	26 580	122 512
Délka toku (km)	po státní hranici	271,3	132
	celkem	353	861

(upraveno podle: Kolektiv, 2006, Demek a kol., 1992 a www.pod.cz)

<sup>1</sup>Plocha povodí Odry ve správě podniku Povodí Odry, tj. bez izolovaných enkláv v severních a východních Čechách.

Kromě vodních toků se na plochách povodí vyskytují samozřejmě i další typy povrchových vod. Jsou to především vodní nádrže (rybníky a přehradní nádrže) a jezera.

Nejrozšířenějším typem přírodních jezer jsou jezera fluviální a nacházejí se zejména podél Moravy (mezi Zábřehem a Litovlí a mezi Otrokovicemi a soutokem s Dyjí), Dyje (od Nových Mlýnů po soutok s Moravou) a Odry (od Košatky po Ostravu-Petřkovice).

V prohlubních po těžbě nerostů, v nivách řek nebo v lomech, se vytvořila antropogenní jezera. Těžením šterkopískových náplavů vznikla Moravičanská jezera, Náklo nebo Poděbrady. Vzhledem k vysoké kvalitě vody bývají využívána k rekreačním účelům. Větší vodní plochy slouží jako shromaždiště vodního ptactva (PR Chomoutovské jezero, PR Moravičanské jezero). Dále se zde nachází mnoho umělých vodních ploch. Podle výšky hráze je vodní plocha umělých vodních nádrží nazývána buď rybník nebo přehradní nádrž.

Rybniční soustavy se v minulosti budovaly nejen pro rybochovné účely, ale v řadě případů se využívalo vodní síly k pohonu pil, mlýnů nebo hamrů. Na území Ostravské pánve způsobila jejich ústup až rozvíjející se báňská činnost. V povodí Odry je nejvýznamnější Jistebnická rybníční soustava, která je situována na levém břehu řeky Odry v CHKO Poodří, v místech Moravské brány, které se nachází v linii pohybu tažných ptáků. Soustava čítá 47 rybníků a má celkovou rozlohu 462 ha (mezi největší patří Bědný a Bezruč).

V povodí Moravy se nachází rybníky hlavně v prostoru Lednicko-valtickém, na Hodonínsku (na řece Kyjovce) a na Přerovsku (Tovačovské rybníky). Největším rybníkem ve sledovaném území je Nesyt s plochou 296 ha. (Kolektiv, 2006)

Na samotné řece Moravě neleží žádná přehradní nádrž, ty se vyskytují jen na jejích přítocích. Na Svatce se nachází Vířská přehrada plnící jedinou funkci zdroje pitné vody pro Brno. Většina přehrad však plní více funkcí.

Vodní dílo (VD) Dalešice ležící na řece Jihlavě je nejvyšší (99,5 m) a nejhlubší (85,5 m) přehradou v České republice. Spolu s VD Mohelno zajišťuje dodávku chladicí vody pro jadernou elektrárnu Dukovany. Oblast podél nádrže je oblíbenou rekreační oblastí.

Dohromady největší vodní plochu v zájmovém území vytvářejí Novomlýnské nádrže<sup>1</sup>. Soustava tří nádrží byla vybudována na soutoku Dyje se Svatkou a Jihlavou (obr.1). Nové Mlýny III jsou čtvrtou největší přehradní nádrží v celé republice a plní hlavně retenční funkci. Při výstavbě těchto vodních děl byly zatopeny velké plochy cenných lužních lesů, což výrazně ovlivnilo místní mikroklima. Hloubka nedosahuje ani 10 m. Kvůli silné abrazi břehů a sesuvům musela být část břehů vybetonována.



Obr. 1 Novomlýnské nádrže - největší vodní dílo na Moravě

V povodí Odry se nachází množství velkých přehradních nádrží, které byly budovány na přítocích Odry od 50. let 20. století za účelem zásobování těžkého průmyslu (nádrž Žermanice a Těrlicko) a rostoucího počtu obyvatel vodou (Kružberk, Morávka, Šance). Nejnovější přehradou je Slezská Harta dokončená roku 1997. ([www.pod.cz](http://www.pod.cz))

<sup>1</sup> Rozloha Novomlýnských nádrží - dolní má 1468 ha, střední 915 ha a horní 655 ha.

## 5 Legislativní vymezení vodních cest v povodí Moravy a v povodí Odry

V porovnání s jinými zeměmi je v České republice malý počet splavných vodních cest. Pro vnitrozemskou nákladní dopravu je využívána pouze jediná souvislá labsko-vltavská vodní cesta a je rovněž naší jedinou spojnici s rozsáhlou sítí evropských vodních cest a námořními přístavy. Další vodní cesty jsou využívány převážně pro sportovní a rekreační účely. Do plavby patří kromě nákladní lodní dopravy, přepravující zboží, i rekreační plavba na vodních tocích nebo nádržích, která má význam především pro rozvoj regionů z hlediska cestovního ruchu a pracovních příležitostí.

Tato kapitola je zaměřena zejména na rozdělení vodní cest v zájmovém území podle zákonů a vyhlášek upravujících možnosti plavby na vnitrozemských vodách. Základem pro toto členění je **Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě**. ([www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz))

### *Vodní cesty – vymezení dle zákona č. 114/1995 Sb.*

Tato právní norma upravuje podmínky provozu na vnitrozemských vodních cestách a pravomoc ministerstev a jiných správních úřadů v oblasti plavby.

Zákon definuje vodní cesty jako vodní toky a jiné vodní plochy, na kterých je možno provozovat plavbu. Plavbou se rozumí provozování plavidla na vodní cestě. Plavidlem se rozumí loď, malé plavidlo, plovoucí stroj, plovoucí zařízení a jiné ovladatelné plovoucí těleso.

Členění vodních cest v ČR:

- Sledované
  - Dopravně významné
    - Využívané – část Moravy
    - Využitelné – některé úseky Bečvy, Odry, Ostravice
  - Účelové
- Ostatní

Vodní cesty se dělí na vodní cesty sledované a ostatní. Využívané sledované vodní cesty musí odpovídat plavebně provozním podmínkám. Pro zajištění bezpečné plavby je třeba udržovat plavební hloubky, odstraňovat překážky v plavební dráze a provádět značení plavebními znaky podle Řádu plavební bezpečnosti, což je povinností správce vodní cesty (Povodí Moravy a.s.). Státní dozor na sledovaných vodních cestách a provozu na nich

vykonává Ministerstvo dopravy a jemu podřízený správní úřad Státní plavební správa. Umísťovat stavby na sledované vodní cestě lze jen se souhlasem plavebního úřadu.

Sledované vodní cesty se dále člení na vodní cesty dopravně významné a účelové. Vodní cesty dopravně významné se z hlediska jejich využívání pro provozování vodní dopravy dále člení na vodní cesty využívané a vodní cesty využitelné.

Od roku 2004 je vodní cestou **využívanou** vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec ([www.zakonyprolidi.cz](http://www.zakonyprolidi.cz)). Ve většině úseků se jedná o tok splavný pro malou plavbu. U některých jezů však nejsou vybudovány plavební komory pro překonávání rozdílných výšek hladin vody. Proto není vodní cesta k plavbě využívána souvisle, ale jen místně pro rekreační plavbu, vodáckými kluby apod. Doposud nepotřeboval říční úsek vynaložení větších finančních prostředků, pouze na příležitostné odstranění překážek z plavební dráhy. (Konvičková, 2001)

V povodí Moravy se nachází jediná vodní cesta označená jako **využitelná**, a to vodní tok Bečvy od Přerova po ústí vodního toku Moravy. Úsek není vybaven pro zdolávání příčných staveb, konkrétně jezu Troubky. Využívání jen rekreační, především vodáky.

V povodí Odry jsou zařazeny do využitelných vodních cest dva úseky toků. Patří sem vodní tok Odry od Polanky na Odrou po státní hranici s Polskem a tok Ostravice pod ústím Lučiny.

Na **účelových** vodních cestách je provozována pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu. V povodí Moravy probíhá pravidelný nebo jen příležitostný provoz rekreační plavby na přehradních nádržích Brněnská (Kníničky), Plumlov, Dalešice, Oleksovice a Nové Mlýny I a III. Poslední čtyři nádrže byly přidány mezi účelové cesty až v roce 2005 ([www.zakonyprolidi.cz](http://www.zakonyprolidi.cz)). Mezi účelové vodní cesty patří i těžební jezera štěrkopísku s těžbou prováděnou pomocí plovoucích strojů (např. Náklo).

V povodí Odry jsou k rekreační plavbě využívány přehradní nádrže Těrlicko, Žermanice, Baška, Olešná a Slezská Harta.

**Provozem** na vodních cestách se zabývá část V zákona, v níž je stanovena povinnost, aby plavidlo vedla osoba s patřičným oprávněním a dále povinnost dodržovat pravidla provozu. V případě nehody je vůdce plavidla povinen nehodu nahlásit plavebnímu úřadu, pokud navíc poškodil ještě něco jiného než vlastní loď. Státní dozor na sledovaných vodních cestách zajišťuje Ministerstvo dopravy a Státní plavební správa, která může uložit pokutu.

Zákon je dále doplněn pěti vyhláškami ministerstva dopravy:

*Vyhláška MD č. 222/1995 Sb., týkající se vodních cest, přístavů a přepravy nebezpečných věcí.* Tato vyhláška zařazuje v roce 2004 jedinou dopravně významnou využívanou vodní cestu na území Moravy do 0. třídy ([www.zakonyprolidi.cz](http://www.zakonyprolidi.cz)). Jedná se o již zmiňovaný úsek Moravy od říčního kilometru 207,0 po soutok s řekou Dyjí, včetně Bařova kanálu. Dále udává jaké jsou nejmenší rozměry plavební dráhy a komory pro klasifikační třídu 0. Šířka dna musí být v řece minimálně 10 m, v průplavu aspoň 6 m a minimální plavební hloubka odpovídá 1,50 m. Rozměry plavební komory jsou určeny nejmenší šířkou 5,30 m, nejmenší délkou 38,4 m a nejmenší hloubkou 1,50 m. Je zde také uveden seznam účelových vodních cest.

*Vyhláška MD č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu,* rozlišuje 5 druhů plavidel, a to loď, malé plavidlo, plovoucí stroj, plovoucí zařízení a jiné ovladatelné plovoucí těleso. A také určuje, že na malých plavidlech lze použít pouze lodní spalovací motor, který je vyrobený po roce 1980, ale není starší než 25 let.

*Vyhláška MD č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidla.* Tato vyhláška udává seznam plavidel, k jejichž obsluze potřebuje vůdce plavidla průkaz způsobilosti (kapitána, kormidelníka, převozníka apod.).

*Vyhláška MD č. 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti zahrnující pravidla pro bezpečnou plavbu a seznamy signálních znaků.*

*Vyhláška MD č. 138/2000 Sb., o radiotelefonním provozu na vnitrozemských vodních cestách.*

*Vyhláška MDS č. 241/2002 Sb.*

Další normou je **Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách**, který vychází z historického principu tzv. svobodného užívání povrchových vod k plavbě, ale zakazuje provozování plavidel se spalovacími motory v ochranných pásmech vodních zdrojů I. stupně a na nádržích určených pro chov ryb za účelem zisku.

K paragrafu 7 tohoto zákona byla vydána *vyhláška MDS č. 241/2002 o stanovení vodních nádrží a toků, na nichž je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě.*

Plavbu **nelze provozovat** po dobu vyhlášeného druhého a třetího stupně povodňové aktivity (SPA) a plavidla musí být během povodní zabezpečena tak, aby nedošlo k jejich uvolnění. Nejvyšší povolená rychlost v zájmovém území je 25 km/hod, na kanálových úsecích Bařova kanálu maximálně 8 km/hod.

Vyhláška obsahuje také prohibiční seznam vodních ploch, kde je zakázán provoz plavidel se spalovacími motory a popisuje podmínky, za kterých lze provozovat vodní lyžování a vodní skútry. Následují seznamy 17 vodních nádrží a 29 úseků vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory.

Tab. 2 Vodní nádrže, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory

Název vodní nádrže	Vodní tok	Okres
Baška	Baštice	Frydek-Místek
Bítovčice	Křenický potok	Jihlava
Bystřička	Bystřice	Vsetín
Dlouhé Stráně	Divoká Desná	Šumperk
Horní Bečva	Rožnovská Bečva	Vsetín
Jevišovice	Jevišovka	Znojmo
Letovice	Křetínka	Blansko
Luhačovice	Luhačovický potok	Zlín
Mohelno	Jihlava	Třebíč
Moravská Třebová	Třebůvka	Svitavy
Nemilka	Nemilka	Šumperk
Nové Mlýny II	Dyje	Břeclav
Olešná	Olešná	Frydek-Místek
Pístov soustava rybníků	Koželužský potok	Jihlava
Plumlov	Hloučela	Prostějov
Potštát	Velička	Přerov
Slezská Harta	Moravice	Bruntál

Šedá – povodí Odry, bílá – povodí Moravy

Tab. 3 Úseky vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory

Pramen toku (není-li uvedeno jinak)	Lokalita ukončující zákaz
Bělá	Boskovice
Brtnice	Střížov
Černý potok	Velká Kraš
Desná	pod Hučivou Desnou
Dřevnice	Slušovice
Dyje (od státní hranice)	Znojmo
Fryštácký potok	Fryšták
Juhyně	Rajnochovice
Kolelač	Bojkovice
Kyjovka	Koryčany
Lomná	Horní Lomná
Ludkovický potok	Ludkovice
Malá Haná	Opatovice
Maršovský potok	Hubenov
Morava	Hanušovice
Moravice	Kružberk
Morávka	Morávka

<b>Pramen toku</b> (není-li uvedeno jinak)	<b>Lokalita ukončující zákaz</b>
Nemilka	Nemilka
Oslava	Čučice
Oslava	Dlouhá Loučka
Ostravice	Šance
Pstruhovec	Landštejn
Řečice (Olšanský potok)	Nová Říše
Stanovice	Karolinka
Svratka	Vír
Svratka (od VD Brněnská)	Brno, jez Kamenný mlýn
Velička	Olšovce
Velička	Javorník
Velká Haná	Hamiltony

Šedá – povodí Odry, bílá – povodí Moravy

Vyhláška také obsahuje seznam vodních nádrží, na kterých je možná **pouze veřejná vodní doprava** a plavba plavidel plujících pomocí plachet a využívajících pomocný spalovací motor (tab.4). Plachetnice mohou využít pomocného motoru jen pro dojezd nebo za nepříznivých klimatických podmínek, nejedná se o běžné užití.

Tab. 4 Vodní nádrže s veřejnou vodní dopravou (+ plachetnice)

<b>Název vodní nádrže</b>	<b>Vodní tok</b>	<b>Okres</b>
Vranov	Dyje	Znojmo
Nové Mlýny I	Dyje	Břeclav
Nové Mlýny III	Dyje	Břeclav
Brněnská	Svratka	Brno-město

### ***Vodní lyžování a vodní skútry***

Tyto činnosti je možné provozovat pouze ve vymezených lokalitách povrchových vod za dobré viditelnosti a v dobách 8–12 a 14–19 hodin. Vlečný provoz (lyže ve vleku za tažným člunem se spalovacím motorem) je zakázán o nedělích a svátcích.

První pokusy o vodní lyžování v republice byly zaznamenány v roce 1955 na Vranovské přehradě, kde učitel místní školy jezdil s žáky sportovního kroužku na dlouhých lyžích za malým parníkem. (shadowofwhales.webnode.cz)

Provozování vodního lyžování na Moravě a ve Slezsku bylo povoleno plavebním úřadem (SPS) devíti provozovatelům ve vyznačených areálech (viz. tab. 5 a tab. 6).



Tab. 5 Přehled lokalit, jejichž označení plavebním znakem E 17 pro provozování vodního lyžování bylo povoleno plavebním úřadem.

Kraj	Lokalita	Provozovatel, sídlo	Poznámka
Jihomoravský	VD Oleksovice	TJ Delfín Oleksovice, Brno	klubové zařízení
Moravskoslezský	Sportovně rekreační areál Hlučín (bývalá šterkovna)	SKI club Hlučín, Hlučín	skihlucin.cz
Moravskoslezský	VD Těrlicko	Klub vodního lyžování Havířov, Dolní Těrlicko	katalog.havirov-city.cz/klub_vodniho_lyzovani_havirov.htm
Olomoucký	Šterkovna Náklo	Manel-Aqua, spol. s r.o., Olomouc	soukromé
Vysočina	Silniční rybník	Klub vodního lyžování Slavoj Kostelec, Batelov	kvl-kostelec.webnode.cz
Vysočina	VD Dalešice <sup>2</sup>	Klub vodních sportů Kramolín, Brno	www.lodemusil.cz/zabava.html

Tab. 6 Seznam ploch na řece Moravě, kde lze jezdit na vodních lyžích

	Lokality na řece Moravě	Provozovatel	Poznámka
Zlínský kraj	nad jezem Kroměříž, Obec Hradisko	TJ Vodní motorismus Hradisko	Klubové zařízení
	nad jezem Kroměříž	Vodní eldorádo s.r.o.	<a href="http://www.vodnieldorf.cz">http://www.vodnieldorf.cz</a>
	nad jezem Bělov	Sportovní klub Lodní sporty Zlín	Klubové zařízení

První vodní skútr vznikl v roce 1970 pro potřeby námořních záchranářů, pro které byla velikost a neobratnost motorového člunu omezující. V roce 1980 byla založena organizace Jet Sports Boating Association (IJSBA), která je pořadatelem mistrovství světa v závodech vodních skútrů. (abc.blesk.cz) Díky své schopnosti plavby v mělkých vodách si vodní skútry našly svoje uplatnění a celosvětově se používají k záchraně lidských životů, hlídkování, ale i třeba odstraňování trosk při povodních. (www.csavs.eu)

Pro plavbu vodních skútrů je využívána šterkopískovna Náklo a tok Moravy nad bělovským jezem v km 166,9 – 168,5. (tab.7)

<sup>2</sup> Lokalita Dalešice (SPS, sdělení e-mailem)











Tab. 7 Seznam míst vyhrazených pro provozování vodních skútrů, jejichž vyznačení bylo povoleno plavebním úřadem

<b>Kraj</b>	<b>Lokalita</b>	<b>Provozovatel</b>
Olomoucký	Štěrkovna Náklo	MANEL-AQUA spol. s r.o., Olomouc
Zlínský	Morava ř. km. 166,9–168,5 nad jezem Bělov	Sportovní klub Lodní sporty Zlín, Zlín

Mapa v příloze (volná příloha 1) podává barevně rozlišený přehled míst, kde je plavba zakázána, kde je omezena rychlost do 25 km/hod, kde smí používat spalovací motory pouze veřejná doprava a výjimečně plachetnice a kde naopak je povolen provoz vodních skútrů a vodního lyžování.

## 6 Vodní cesty na Moravě

Snaha o využití a propojení vodních cest se prolíná historií až do dneška. Vodní doprava v minulosti sehrála významnou úlohu při osídlování nových a vzdálených území. Řeky Morava a Bečva sloužily odedávna k dopravě, byly důležitými obchodními cestami, po nichž se vozilo zboží. Kupci se však v té době museli spokojit pouze s přirozeně splavnými toky. Dnes je voda významnou přepravní cestou především na moři a na velkých veletocích. Na meších tocích má jen lokální a hlavně rekreační funkci. Obecně má lodní doprava pozitivní přínos jak z hlediska objemu a efektivnosti přepravy, tak i úspory paliv. Mezi výhody dopravy po vodě patří především nízké nároky na energii, relativně nízké zatížení okolí emisemi znečišťujících látek (hlavně po proudu), stejně jako nejnižší hladina hluku (obr.2), možnost přepravy těžkých a nadrozměrných nákladů nebo dlouhá životnost lodí. V případě, že se vodní doprava provozuje v existujícím vodním toku, přináší v porovnání s dopravou silniční a železniční výhodu minimálního záboru půdy. Nejvíce se přednosti této dopravy uplatňují na velké vzdálenosti.

DM/100 tunokilometrů				CELKEM 
	0,01	0,34	0,01	
	0,12	0,33	0,70	
	1,78	2,36	0,87	

Obr. 2 Srovnání různých druhů dopravy ([www.plavba.cz](http://www.plavba.cz))

Samozřejmě existuje i řada negativ. Často zmiňovaná je nízká přepravní rychlost, možnost havárií s úniky ropných látek i jiného přepravovaného zboží, nevýhodou je také nutnost značných investic do lodního parku a do údržby vodní cesty.

Vodní toky mění tvář krajiny, ale samy jsou také ovlivňovány činností člověka, který tuto krajinu osídlil. Při osídlování docházelo k rozsáhlému odlesňování území kolem řek. Tato území byla pak využívána k zemědělské výrobě, výstavbě lidských sídel (dostatek pitné vody), ale i k obživě (rybolov). Řeka sloužila i k obraně území a k dopravě. Všechna tato využití způsobovala v průběhu dějin změnu odtokových poměrů, ukládání nánosů hlíny v nižších polohách i zaplavování území při jarním tání. (Vícha, 2008)

## 6.1 Historické vodní cesty

Využívání řek a jezer bylo v minulosti vázáno na specifické aktivity. Většina přechodů řek byla řešena brody nebo převozy (obr. 3), klíčové dopravní tepny byly vybaveny mosty.



Obr. 3 Veselský přívoz v roce 1968 (Hurt, 1973)

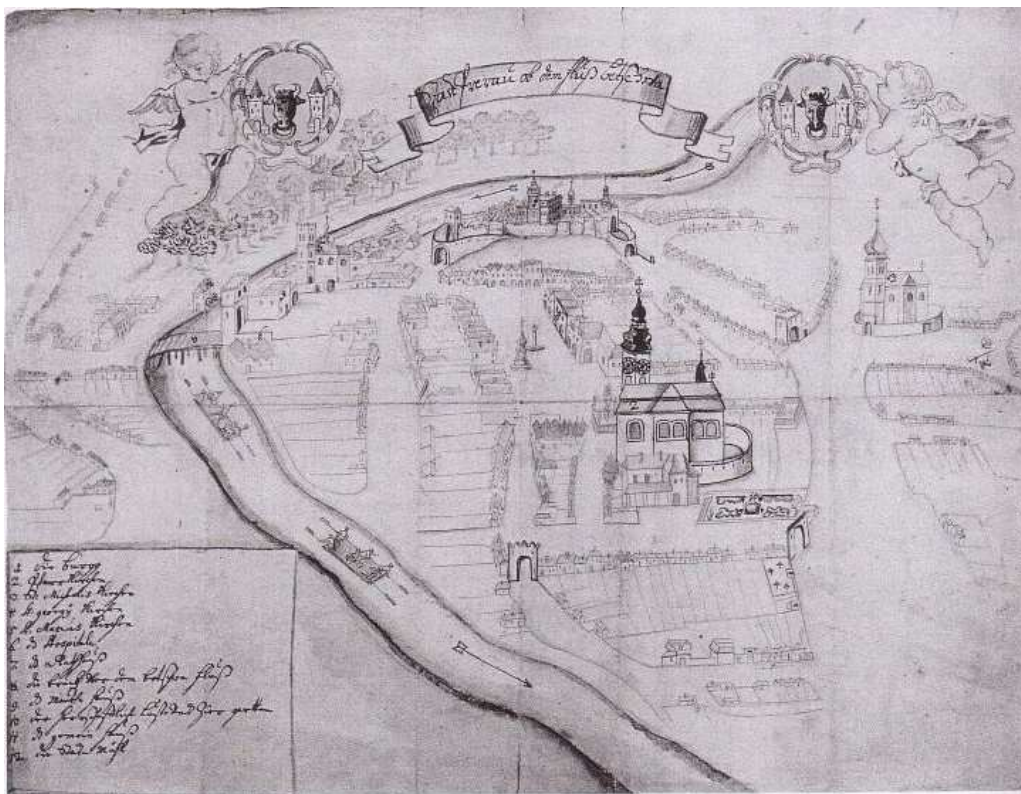
### 6.1.1 Plavení dřeva a voroplavba

V minulosti bylo dřevo jediným materiálem pro vytápění pecí. Dopravovalo se po vodě plavením při jarním tání za vysokého stavu vody. V horských oblastech nebo pomocí náhonů se posílal kmen po kmeni, na širších řekách pak probíhalo svazování kmenů do vorů. Plavení předcházela celoroční příprava dřeva v horách, následné přibližování dřeva k říčkám a podzimní úprava jejich koryt.

Později se pro celoroční plavení budovaly plavkové nádrže zvané klauzy, které se v době nedostatku vody upouštěly k nalepšování průtoků, např. v 19. století vybudovaná klauza na potoce Čurábka. Voroplavba byla velmi účinným způsobem, jak dopravit dřevo z dostatečně zásobených příhraničních hor. (Kolektiv, 2006)

Prvopočátek využití řek Moravy a Bečvy k plavení se datuje již do 15. století, kdy valašští voraři splavovali dřevo, které bylo těženo v Hostýnských a Vsetínských vrších a Moravskoslezských Beskydech. Ve Valašském Meziříčí sestavili plťaři z klád plť, plavili se k Přerovu, někdy i dále a cestou dřevo prodávali (obr.7). Bečva byla v té době hlubší a tak poskytovala možnost takové přepravy. Až do poloviny 19. století se po těchto tocích plavilo dřevo především pro hutě a sklárny. (Lednický, 2004)

Již v 16. století byly s ohledem na splavnost řek odstraňovány z koryt balvany, docházelo k dílčím úpravám řečiště a konstrukcím jezů. Roku 1542 bylo mlynářům přísně nařízeno, aby se starali o to, aby plavba pltí (vorů) na jezích nebyla stěžována. Valaši tehdy plavili vory (obr.4) až do Budapešti (mimořádně až 300 vorů za rok) a tak státní pokladna nemohla být ochuzena o daň z plavby. Ještě na přelomu 19. a 20. století se plavilo ročně 30-40 vorů z Bečvy do Hodonína. (Ondračka, 2003)



Obr. 4 Plán Přerova pořízený mezi lety 1727-1730 – po Bečvě plují plťaři, odrážejí se dlouhými bidly (www.rosmus.cz)

### 6.1.2 Počátky nákladní přepravy

Většina pokusů o nákladní plavbu na Moravě byla krátkodobá. Časté kolísání hladiny bránilo pravidelnému užívání řeky k plavbě. Za nízkých vodních stavů se navíc objevily překážky – mělčiny, splávi či balvany.

Historiky první doložené povolení (požádal o něj r. 1719) na lodní přepravu zboží po řece Moravě získal Salamon Beer, židovský obchodník z Mikulova. Tímto privilegiem na přepravu císařské soli z rakouské Solné komory na Moravu a do Slezska se zavázal splavnit pro loď řeku Moravu od Děvína do Napajedel. Jeho loď poprvé vyjely k Napajedlům v květnu 1720, přesně o 2 roky později proplouvaly poprvé novou plavební komorou u Rohatce. Tato stavba

byla vybudována podle projektu Norberta W. Lincka, strážmistra z pevnosti Uherské Hradiště (Lednický, 2004), a byla vůbec první plavební komorou nejen na řece Moravě, ale v celé České zemi (komora na Vltavě u Županovic byla postavena r. 1729). (Klíma, 2009)



Obr. 5 Lodní plavba na řece Moravě u Napajedel, 1. polovina 18. století (Mráčková, 2010)

Mezi další pokusy o plavbu patří například plavba Jana Rochuse Dorfleuthera, hodonínského velkoobchodníka se dřevem. Na základě závazku, že bude svůj projekt na splavnění řeky Moravy až po Olomouc realizovat na vlastní náklady, získal 10. října 1785 od císaře Josefa II. výhradní právo na plavbu s platností na dvacet let. Plavba však vážla vlivem různých nepřízní i přírodních katastrof a její úplný konec způsobily napoleonské války. (Lednický, 2004)

Roku 1807 byla v Brně utvořena „Společnost k provozování plavby na řece Moravě“, které se podařilo na náklad státního eráru upravit úsek toku Moravy od Děvína k Hodonínu tak, že po něm mohly plout do Dunaje na svou dobu poměrně velké čluny (dlouhé až 36 m, široké 3,9 m) s malým ponorem. Z Hodonína k Dunaji vozily hnědé uhlí a řezivo. Na zpáteční cestě, kdy je však proti proudu musely táhnout koně, vozily lodě hlavně sůl a tabák. (Ondračka, 2003)

Posledním a nejvýznamnějším provozovatelem nákladní přepravy v povodí Moravy byla firma Baťa, a.s. (viz. část 6.1.4)

### 6.1.3 Průplav Dunaj-Odra-Labe

Poprvé se začalo hovořit o průplavu dunajskooderském v roce 1653 na jednání zemského směnu. Náklady na splavnění řeky Moravy od Děvína až k Olomouci byly vyčísleny na 100 000 zlatých. K realizaci záměru nedošlo hlavně kvůli velkým finančním nárokům.

Roku 1700 zpracoval Lothar de Vogemont projekt na splavnění řeky Moravy a její spojení s Odrou a také s Labem. Tento rozsáhlý projekt, stejně jako plány vypracované v průběhu 18. a 19. století, však uskutečněn nebyl.

Dne 11. června 1901 vláda schválila vodocestný zákon, podle kterého měly nově plánované vodní cesty vyhovovat plavbě lodí o nosnosti 600 tun při ponoru 1,8 m. Průplav mezi Dunajem a Odrou byl jednou z pěti připravovaných cest. Ze smělých plánů (více než 80 plavebních komor a soustava vodních zdrží pro zásobování průplavu vodou) byla postavena pouze přehrada na Bystřičce u Vsetína. (Ondračka, 2003)

Se vznikem Československé republiky se oživil zájem o splavnění řek, ale brzy byl utlumen jinými potřebami nově vzniklého státu (stavby železnic, silnic apod.). (Vícha, 2008)

Nejvíce se myšlenka spojení tří řek přiblížila realizaci na konci 30. let 20. století. V rámci přípravných prací stavby dunajsko-oderského průplavu byl v roce 1938 vypracován nový projekt vodní cesty. Předpokládala se výstavba díla v průběhu 6 let a výše nákladů měla dosáhnout 500 miliónů RM. K překonání spádu bylo navrženo asi 19 stupňů s dvojitými plavebními komorami s rozměry 225 x 12 m. Šířka kanálu ve dně měla být 32 m a v hladině 45 m, hloubka v některých úsecích až 4 m. Počítalo se tedy již s provozem plavidel o nosnosti 1000 tun.

Práce dokonce započaly a v Polsku a Rakousku dodnes existují dva úseky plánované vodní cesty odersko-dunajské. Slavnostní výkop kanálu byl uskutečněn 8. prosince 1939 poblíž obce Kedzierzyn-Kozle, kde je šestikilometrový úsek napojen na Gliwický průplav. U Vídně bylo vyhloubeno koryto o stejné délce (dnes slouží rekreačním účelům). (zdroj: [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz))

V roce 1941 vyšlo nařízení o zákazu stavby z důvodu nedostatku stavebních hmot a pracovních sil, převedených do válečného průmyslu.

V poválečných letech hrála významnou roli Společnost dunajsko-oderského průplavu. Počáteční snaha o obnovení projektu vyprchala v byrokratických překážkách obou států, Československa i Polska. V roce 1949 zaniklo ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze. Oživení zájmu o průplav přinesl rok 1960. V něm přijala vláda úkol sjednocení vodních cest

v zemích RVHP. Vedle lodní dopravy se také počítalo s přečerpáváním vody z Dunaje a její rozvod do povodí Moravy, Odry a Labe.

V sedmdesátých letech byl tehdejší československou vládou ustaven chráněný koridor pro výstavbu průplavu D-O-L a zpracovány první projektové návrhy řešení průplavu na území Československa. Projekt a generální řešení soustavy Dunaj - Odra - Labe byl dokončen v roce 1988. (Krátký, 2005)

#### **6.1.4 Závlahový a plavební kanál – Baťův kanál**

Během provádění regulace řeky Moravy v letech 1892 až 1931 nastal problém spojený s napřímením říčního toku v podobě neúnosného poklesu hladiny spodní vody během letních měsíců s minimem srážek. Tento problém mělo odstranit vybudování závlahového kanálu, který však nepočítal s využitím pro plavbu. Investorem budování melioračního systému v okolí řeky Moravy byla Země Moravskoslezská.

Projektu navrhovaných závlah si všimla firma Baťa, která v té době řešila otázku levné přepravy uhlí z Ratíškovických dolů do teplárny v Otrokovicích. Realizací rozšíření a prohloubení hlavního zavodňovacího kanálu tak, aby se dal využít pro tzv. malou plavbu s nosností plavidel max. 150 t, byl pověřen sekční šéf Zemského úřadu Brno Ing. Horák.

Podmínkou realizace projektu bylo, že při zahájení stavby průplavu D-O-L může být plavební provoz na kanále omezen nebo dokonce zastaven. Z čistě dopravního pohledu byla tato stavba svými dimenzemi již v době své realizace o 100 let zastaralá.

Organizačně i technicky náročná stavba byla zahájena 16. října 1934 na úseku Spytihněv – Staré Město a veškeré práce skončily na podzim roku 1938. Celkové náklady na stavbu dosáhly 35 milionů korun. Firma Baťa uhradila všechny vyvolané vícenáklady na plavbu (9 mil.), 18 mil bylo investováno v rámci melioračních prací a 7 milionů bylo hrazeno ze státního programu mírnění nezaměstnanosti. V době hospodářské krize stavba zaměstnala až 1 500 dělníků. Výkopové práce byly prováděny ručně.

Plavební cesta dlouhá 51,8 km umožňovala plavbu člunů o rozměru 5 x 38 m s ponorem 1,2 m. Začínala v přístavu v Otrokovicích, 1 km vedl korytem dnes již nesplavné Dřevnice, následovaly dva říční úseky a dva kanálové úseky v blízkosti řeky. Trasa končila tzv. výklopníkem (obr. v příloze 2) v katastrálním území Sudoměřice, kde byl lignit překládán. ze železniční vlečky na loď. Provoz na kanálových úsecích v počátcích zabezpečoval nejprve



koňský, později traktorový potah (obr. v příloze 2), pro který byla vybudována potahová stezka, která vedla i pod mosty, kde byly vybudovány podchody s okovaným sníženým zábradlím, přes které se táhla lana ke člunům. Později se využívaly k tažení člunů remorkéry.

V červenci 1939 vznikla Moravská plavební a.s. MORAVA, které Ministerstvo obchodu v září 1939 udělilo koncesi. Ta v roce 1940 přepravila 36 000 tun, v příštím roce již 75.300 tun nákladu. Kromě lodí s lignitem se od roku 1939 po kanálu plavila výletní loď Mojena (kapacita 35 osob), která tak předznamenala dnešní turistické využití vodní cesty. Byly konány v té době zcela ojedinělé pokusy o tlačnou plavbu bočněkolesovým remorkérem "Spytihněv". Pro lepší vytižení vodní cesty byly často taženy dva čluny za sebou a na vodní cestě se jich v obou směrech pohybovalo několik současně. K vyhýbání sloužily přístavy nebo tzv. výhybny.

Na vodní cestě bylo vybudováno 14 plavebních komor s obytnými domky pro obsluhu, 23 silničních mostů, vodní lanovka<sup>3</sup>, zvedací most úzkokolejné dráhy ve Veselí nad Moravou nebo 2 sklápěcí mosty. (Durd'ák, 2006) Například budování Vnorovského jezu trvalo jen něco málo přes rok a pracovalo se na něm i v zimě při teplotě mínus 22 °C. (Urbančík, 1996)

Plavba se osvědčila, což potvrdil každoroční zisk, byť jen mírný. Další přínos se očekával od prodloužení cesty až k Dunaji. K tomu však nedošlo, protože vypukla válka, za které německá vojska kanál značně poškodila (poničené mosty a jezy, potopené lodě). Celkové škody přesahovaly částku 10 mil. Kčs.

V částečně zrekonstruovaném<sup>4</sup> kanále zahájil národní podnik Baťa v roce 1947 rekreační plavbu motorovou lodí a byla obnovena i nákladní přeprava. Postupně však docházelo k úpadku plavby na kanálu a počátkem 60. let byla lodní doprava z ekonomických (nedostatek přepravovaného substrátu) a politických důvodů (po zrušení vodní cesty volalo i tehdejší ministerstvo obrany<sup>5</sup>) utlumena a následně zcela zastavena. Roku 1962 byla pak část plavidel prodána a přemístěna na Odru v Polsku a zbytek člunů byl sešrotován. Roku 1971 byla správa Baťova kanálu svěřena Povodí Moravy, závodu v Uherském Hradišti. O rok později zrušilo Federální ministerstvo dopravy na žádost národního podniku Svit (Tomašík, 2005) pro kanál Otrokovice - Rohatec statut vodní cesty. Kanálová část pak byla využívána jako zdroj vody pro závlahy, napouštění rybníků a jako vlastní rybářský revír. (Konvičková, 2001)

---

<sup>3</sup> Lanovka louhá 262 m, sloužila pro přetahování ocelových člunů mezi komorami na kanálových úsecích přes řečiště Moravy. (Novotná, 2004)

<sup>4</sup> Náklady na rekonstrukci činily 21 milionů Kč.

<sup>5</sup> Kanál prý vedl ve směru předpokládaného útoku vojsk NATO. (Toušlová, 2006)

Od roku 1984 do počátku 90. let v úseku moravní části od jezu Spytihněv po jez Bělov provozoval plavbu MěÚ Napajedla, následně fyzické osoby. Jednalo se o osobní loď<sup>6</sup> typu "HYDROBUS" (délka 26 m, šířka 5,35 m, ponor 124 cm.) pro 150 cestujících s domovským přístavem u rekreačního areálu Pahrbek. V prázdninové měsíce měla pravidelný jízdní řád, ve zbývajícím období dle zájmu nebo objednávek. Počátkem 90. let však loď v rychlém sledu 3x měnila majitele, až byla nakonec prodána. (Ondrůšek, 2001)

### **Znovuoživení plavby v 90. letech**

V roce 1989 Povodí Moravy vyčistilo a opravilo plavební komory Spytihněv, Babice, Huštěnovice a Staré Město a vyčistilo jejich rejdy, čímž byla obnovena možnost plavby z Otrokovic do Nedakonic. V květnu 1995 byla pro plavební a sportovně rekreační veřejnost za účasti Tomáše Bati slavnostně znovuotevřena vodní cesta (plavba byla možná v úseku Bělov – Kunovský les). Na podporu cestovního ruchu vzniká množství projektů, mnohé i ve spolupráci s dotacemi z EU. Po vyčištění zanesených kanálů a rekonstrukci plavebních komor začaly vznikat nové přístavy a přístaviště. Potahová stezka dříve využívaná pro tažení nákladních člunů koňmi se proměnila v bezpečnou cyklostezku. Na obnově a postupné rekonstrukci vodní cesty včetně plavebních komor se podílí Ředitelství vodních cest ČR. ([www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz))

### **6.1.5 Vranovská přehrada**

Počátky stavby přehrady spadají do roku 1930, čímž se stala nejstarší gravitační betonovou přehradou na našem území. Později byla využívána jako vzorová přehrada pro výstavbu nových nádrží na gravitačním principu. Hráz vysoká 59,9 m byla dokončena v roce 1933 a o rok později se přehrada začala využívat pro lodní dopravu, rekreaci, vodárenské a elektrárenské účely. Její prvotní funkce byla zaměřena na zabraňování záplavám.

Zahájení lodní dopravy se uskutečnilo 11. července 1934, kdy byl na vodu spuštěn motorový člun Máša s kapacitou 30 až 40 osob. Jezdilo se denně zpravidla ve 14 hodin z Vranova do Bítova a zpět se zastávkami u Lančova a Chvalatic. (<http://www.lodnidopravavranov.cz>)

---

<sup>6</sup> V roce 1988 v období od května do září loď přepravila 27 tisíc cestujících.

Za celou dobu plavební historie se na přehradě vystřídalo 20 plavidel, včetně takových exemplářů, jako byl bočněkolesový parník "Mír" (obr. 6) o kapacitě 200 osob postavený roku 1883 a v roce 1963 sešrotován, nebo nejdéle sloužící osobní loď "Moskva" (do r. 1992). Parník byl na Vranově pokřtěn dne 14. srpna 1949 a provoz byl ukončen po 80 letech od jeho výroby. V téměř šedesátileté historii plavby se vystřídalo 9 provozovatelů. (lodnidoprava.unas.cz)



Obr. 6 Parník Mír - jediný parník, který kdy jezdil po Vranovské přehradě.

V roce 1992 byla na základě vodoprávního rozhodnutí veškerá plavba plavidel se spalovacími motory zakázána z důvodu čerpání pitné vody pro vodovod oblasti Třebíč. Přes Švýcarskou zátoku byla v roce 1993 postavena lávka pro pěší ([www.shp.eu](http://www.shp.eu)), která nahradila do té doby provozovaný přívoz. Poslední provozovatel plavby OPR Znojmo postupně "úspěšně" prodal všechna plavidla na vltavskou vodní cestu.

### 6.1.6 Brněnská přehrada

Plány a myšlenky na přehradu byly vytvářeny ještě za Rakousko-Uherského státu. Podobně jako na Vranovské přehradě bylo hlavním důvodem budování časté zaplavování okolí řekou Svratkou a mimo jiné také pro rekreaci a pro získání zdroje vody pro město Brno. K zahájení stavebních prací došlo až v roce 1936. Celá přehrada byla stavěna v období hospodářské krize, cílem proto bylo, zaměstnat na ní co nejvíce dělníků za použití minimálního množství mechanizace. Stavbu hráze komplikovaly od začátku povodně, nejničivější přišla v srpnu roku

1938. Nová přehrada dostala jméno Kníničská a byla uvedena do provozu v roce 1940. Celkové náklady na stavbu činily 59 miliónů korun. (www.brnenskaprehrada.cz)

V roce 1937 město Brno požádalo tehdejší Ředitelství lodní dopravy v Praze o udělení povolení k provozu lodní dopravy a půjčovny loděk. Tuto koncesi Brno obdrželo v roce 1940 a postoupilo ji tehdejší Společnosti brněnských elektrických pouličních drah jako určenému provozovateli. Ta zahájila provoz 5. května 1946 na trase Bystrc – Kozí horka – Sokolské koupaliště – Osada – Rokle – Obora – Zouvalka – hrad Veveří a zpět. V květnu 1948 byla zprovozněna tramvajová trať z Komína do Bystrce (konečná zastávka na levém břehu Svratky), což vedlo ke zvýšení zájmu návštěvníků přehrady o svezení se jednou z lodí. V roce 1949 byla plavební trasa prodloužena až do Veverské Bitýšky. (www.dpmb.cz)

Jako nejekologičtější varianta byl zvolen elektrický pohon všech lodí (jako zdroj energie se používá soustava olověných baterií, které se dobíjejí, když jsou lodě v přístavu). Postupně zde byla vystavěna řada rekreačních objektů. Zvýšený zájem o tuto rekreační oblast však přinesl i první negativní dopady. Především se začala zhoršovat kvalita vody. V roce 1959 byla přehrada přejmenována na Brněnskou. Od konce padesátých let, se počet cestujících pomalu snižoval. Převážný rekord drží rok 1956, kdy lodě převezly 848 000 osob.

V 80. letech došlo k rozsáhlé rekonstrukci lodního parku.



Obr. 7 Flotila čtyř nejstarších brněnských lodí. (foto.bmhd.cz)

## 6.1.7 Zaniklé lodní provozy

### Rybník Olšovec u Jedovnice



Obr. 8 Lodní provoz na rybníku Olšovec

Olšovecká plavba existovala ještě za první republiky. Tehdy výletníky přepravovala motorová loď Miloň pro přibližně dvacet osob. V současné době mají turisté k dispozici půjčovnu šlapadel. ([www.blanenskenoviny.cz](http://www.blanenskenoviny.cz))

### Plumlovská (Mostkovická) údolní nádrž

Stavba přehrady Plumlov u Prostějova započala v roce 1913, ale dokončena byla až roku 1932. ([www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)) Provozovateli plavby byli bratři Kompoštovi. Hned po dostavbě přehrady zde začali provozovat půjčovnu loďek a přívoz. Od poloviny do konce 30. let se po nádrži plavila motorová loď pro 20 osob. Trasa byla vedena od mola pod Valáškem směrem k zastávce u hrázní věže a zpět. Jediným kapitánem plumlovské lodní dopravy byl Vítězslav Hruban. ([lodnidoprava.unas.cz](http://lodnidoprava.unas.cz)) V současné době se ze dna Plumlovské nádrže odtěžují usazené sedimenty (od roku 2009) a k rekreaci ji bude možné zase využít nejdříve v létě 2013. (Rozehnal, 2011)



Obr. 9 Turistická lodní doprava na Plumlově ([lodnidoprava.unas.cz](http://lodnidoprava.unas.cz))

## **6.2 Přehled vodních cest na Moravě v současnosti využívaných**

V této kapitole jsou připomínány především ty, které se jeví jako nejvýznamnější. Pozornost je věnována především vodním plochám, na kterých probíhá provoz osobní lodní dopravy (OLD), tj. kde se uskutečňují vyhlídkové plavby pro veřejnost. Okrajově jsou zmíněny další možnosti plavby – jachting, vodáctví (viz.kap.6.2.3) a veslování – půjčovny loděk existují na celé řadě vodních ploch a toků.

Na vodním díle Dalešice a Vranov nad Dyjí byly zřízeny v roce 2009 nové půjčovny malých plavidel. Další půjčovny existují např. na vodním díle Nové Mlýny I nebo na Luhačovické přehradě. ([www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz))

V povodí Moravy se nachází **pouze jediná dopravně významná, využívaná vodní** cesta, tj. vodní tok Morava od ústí vodního toku Bečvy po soutok s Dyjí, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec (viz. Bařův kanál, kap. 6.2.2).

V prostoru povodí Odry na území České republiky žádné dopravně významné vodní cesty dosud nejsou. Na údolních nádržích jsou možnosti motorové plavby dosti omezené a přísně regulované. Návštěvníci přehradní nádrže **Slezská Harta** mohou využít pravidelných plaveb plachetnicí Santa Maria na trase Leskovec nad Moravicí – Roudno – Nová Pláň a zpět. ([www.slezskaharta.eu](http://www.slezskaharta.eu)) Zavedení OLD se zvažovalo na přehradě Těrlicko na Ostravsku a na Žermanické přehradě. Jsou zde k dispozici alespoň půjčovny loděk. (Štefáček, 2010)

Jachting je rozšířen hlavně na vodních plochách s dobrými větrnými podmínkami, např. na Slezské Hartě, Vranovské nádrži a Nových Mlýnech.

### **6.2.1 Provozovatelé osobní lodní dopravy v povodí Moravy**

Lodě a čluny nejrůznějších velikostí brázdí v zájmovém území nejen přehrady, rybníky a řeky, ale například i vodní cestu Bařův kanál na jihovýchodě Moravy, vedenou z části kanálovými úseky, nebo dokonce podzemní říčku Punkvu v Moravském krasu. Každé plavidlo tak díky rozmanitosti krajiny přináší turistovi jiný prožitek.

Provozovat vodní dopravu pro cizí potřeby může jen ten, kdo je spolehlivý a má koncesi.

Následující tabulka č. 8 zobrazuje výčet nejznámějších vodních ploch a úseků vodních toků (mimo úseků řeky Moravy a Bařova kanálu), na kterých je provozována osobní lodní přeprava.

Tabulka č. 9 rozšiřuje předcházející tabulku o aktuální seznam zastávek a lodí provozovaných na daných lokalitách.

Tab. 8 Přehled lokalit a provozovatelů OLD v povodí Moravy<sup>7</sup>

<b>Lokalita</b>	<b>Provozovatel</b>	<b>Informace</b>
Brněnská přehrada	Dopravní podnik města Brna, a.s.	www.dpmb.cz
Dalešická přehrada	Aikon, s.r.o.	www.dalesickaprehrada.cz
Horní a Dolní nádrž Nové Mlýny, řeka Dyje Břeclav – Janův hrad	Lodní doprava Břeclav, s.r.o.	www.lodnidoprava.com
Punkevní jeskyně – Moravský kras	SJČR - Správa jeskyní Moravského krasu	www.cavemk.cz/punkevni-jeskyne
Řeka Dyje – Znojmo	Jan Pátý	www.lodicky.webnode.cz
Vranovská přehrada	Lodní doprava Vranov, s.r.o.	www.lodnidopravavranov.cz
Zámecká Dyje v Lednici	1. Plavební, s.r.o.	www.1plavebni.cz

Tab. 9 Lodní zastávky a provozované lodě v současnosti

<b>Lokalita</b>	<b>lodní zastávky</b>	<b>lodě v současném provozu</b>
Brněnská přehrada	Bystřec - Kozí horka - Sokolské koupaliště - U kotvy - Osada - Rokle - Cyklistická - hrad Veveří - Mečkov - Skály - Veverská Bítýška	Brno-historická, Lipsko, Veveří, Vídeň, Utrecht, Stuttgart a Dallas
Dalešická přehrada	Kramolín - Dalešice - Autokemp WILSONKA - Třesov - Koněšín	Horácko (od 2012)
Horní nádrž Nové Mlýny (Mušovská)	Kemp Merkur - Pasohlávky - Brod nad Dyjí	Věstonická Venuše
Dolní nádrž Nové Mlýny (Novomlýnská)	YC Pavlov - Kemp MARS Šakvice – Strachotín – Kemp Dolní Věstonice	Pálava (ex barkassa Hamburk)
řeka Dyje Břeclav – Janův hrad	přístav Slovácký veslař. klub, trasa 7,5 kilometru	Sámo, Svatopluk, Mojmír
Punkevní jeskyně – Moravský kras	Přístaviště I (nástup) - P. II (Masarykův dóm) - P. III (výstup)	plavba elektročluny (viz. příloha 4 D)
Řeka Dyje – Znojmo	nezjištěno	Jan Pátý ml.
Vranovská přehrada	hráz - Lančov - camp Bítov - hrad Bítov - Chmelnice	Valentýna, Viktorie
Zámecká Dyje v Lednici	Zámek - Minaret - Janohrad	Morava, Hans Adam, prámy Arnoštek, Lednice a Thaya

<sup>7</sup> upraveno podle: Mapa osobní lodní dopravy a turistických přívozů, www.lodnidoprava.unas.cz a webových stránek uvedených v tabulce

Největším provozovatelem OLD v zájmovém území je Dopravní podnik města Brna<sup>8</sup>. Na Brněnské přehradní nádrži je v provozu šest lodí s elektrickým motorovým pohonem (o celkové kapacitě přibližně 750 osob). Délka plavební dráhy je 9,3 km. (viz. příloha 4 E)

**V Punkevních jeskyních** začala éra oblíbených plaveb podzemím v roce 1933. Punkevní jeskyně jsou dneska nejnavštěvovanějším jeskynním systémem v Česku. Ročně sem přijede na dvě stě tisíc turistů. (www.punkevni-jeskyne.cz) Ponorná říčka Punkva<sup>9</sup> protéká velkým a malým jezírkiem, které se nacházejí na dně Macochy v hlouce 138,5 m pod povrchem okolního terénu<sup>10</sup>. Říčka vyvěrá na povrch v Pustém žlebu u Skalního mlýna.

**Na Vranovské přehradě** na Znojemsku byla výletní lodní doprava obnovena po 14leté pauze, v roce 2006. Tradici obnovila zrekonstruovaná loď z Vltavy Valentýna pro 80 cestujících, kterou se hned v prvním roce svezlo více než 25 tisíc lidí. V roce 2007 přibyla nová velká motorová jachta Viktorie pro 100 pasažérů (vyrobena v hangáru u Pohořelic), přepraveno bylo již 55 tisíc osob. Dvě lodě nyní vozí turisty od hráze Vranovské přehrady až pod hrad Bítov. O letních prázdninách vyjíždí lodě na těchto linkách třikrát denně od pondělí do neděle.

**Nové Mlýny** vznikly pod Pavlovskými vrchy v 70. letech zaplavením obce Mušov a přilehlého okolí. Vznikly tři nádrže. Prostřední je jako domov mnoha druhů ptáků přírodní rezervací. K rekreaci je využívána především horní Mušovská nádrž u Pasohlávek. Společnost Lodní doprava Břeclav provozuje nejenom plavby po horní a dolní nádrži Nových Mlýnů, ale také po **řece Dyji**. Po Dyji se dá linkovými loděmi s dvěma přestupy plout z Břeclavi až k zámku v Lednici. Lodní linka vede od veslařského klubu v Břeclavi ke zřícenině Janohrad. O několik set metrů dál po Zámecké Dyji převezme turisty a zaveze je k vyhlídkovému Minaretu a ke staré turbíně pod lednickým zámkem další linka, kterou provozuje společnost 1. Plavební. Plavby z Břeclavi, stejně jako areálem Lednice, fungují jako jedny z mála v republice i v zimě, kdy je součástí jízdenky i svažené víno.

Na přehradě **Dalešice** na řece Jihlavě vozila turisty od poloviny dubna do konce října loď Vysočina. V letech 2007 – 2011 ji provozovala společnost Quarter, s.r.o. Od roku 2012 provozuje plavbu na dalších 5 let jiná společnost. Pravidelnou lodní dopravu mezi pěti zastávkami zahájí loď Horácko 28. 4. 2012. Po trase plavby vznikly nové cyklostezky.

---

<sup>8</sup> V letech 2000 – 2011 bylo přepraveno více jak 2 miliony lidí. (www.novinky.cz)

<sup>9</sup> Délka toku je 12 km (z toho na povrchu 7 km – Kohoutek a kol., 1990).

<sup>10</sup> Horní jezírko je hluboké 11 m, dolní dosahuje hloubky až 30 m. Na jeho dno se také počítá délka celé propasti, tj. 168 m.



## 6.2.2 Aktuální dění na Baťově kanálu

Dnes už na Baťově kanálu nákladní lodě neplují, k vidění jsou čím dál častěji motorové čluny, hausbóty a vyhlídkové lodě zhotovené pro specifické rozměry kanálu, které půjčují a provozují místní půjčovny. Lokalita láká turisty nejen možností plavby, ale nabízí i příležitosti k seznámení se s jedinečnou přírodou lužní krajiny. Provozovatelé osobní lodní dopravy a půjčoven motorových i bezmotorových lodí na Baťově kanálu a na řece Moravě jsou uvedeni u jednotlivých přístavů ve volné příloze č. 2.

Baťův kanál dlouhý 53, 836 km (Povodí Moravy, 1998) spojuje Otrokovice s Rohatcem, asi 26 km vede řekou Moravou, 26 km umělými kanálovými úseky. Náklady na obnovu plavební cesty nese stát, provozovatelem je Povodí Moravy, s.p. Od roku 2007 je možné doplnout z Otrokovic až do nového přístavu ve slovenské Skalici.

Mezi Spytihněví a Uherským Hradištěm pluje od roku 2008 po Baťově kanálu a řece Moravě výletní loď Morava<sup>11</sup> (obr. 10). V červnu a září pluje pouze v neděli, sejde-li se nejméně dvacet zájemců. ([www.hamboot.cz](http://www.hamboot.cz))



Obr. 10 Výletní loď Morava kotví v přístavu ve Spytihněví (foto P. Hubáčková 10.8.2011)



Obr. 11 Kachna divoká s mláďaty na přístavišti Uherské Hradiště (10.8.2011)

Na kanálových úsecích je zakázáno překračovat maximální rychlost 8 km/h, což je důležité pro ochranu rostlin a živočichů vyskytujících se na březích kanálu (obr. 11). (Toušlová, 2006)

---

<sup>11</sup> Plavidlo pro 60 osob bylo pořízeno Zlínským krajem. Pravidelná plavba probíhá v letních měsících.

## Návštěvnost Bařova kanálu

Tento parametr ukazuje, že lokalita rok od roku láká čím dál vyšší počet turistů. V roce 1996 se po této vodní cestě svezlo jen asi 5 000 turistů a v současnosti se jedná už o téměř 70 000. Roky 1997 a 2010 byly ve znamení záplav a dlouhotrvajícího zákazu jízdy po řece Moravě. To vysvětluje snížení počtu návštěvníků v těchto letech. Do statistiky nejsou započítáváni např. cykloturisté, kteří využili pouze cyklostezky podél vodní cesty.

Tab. 10 Návštěvnost v letech 1996 - 2011<sup>12</sup>

Rok	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Počet osob	5000	1700	5050	14250	23500	28500	39200	52600

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet osob	56800	38922	49000	62500	65000	70000	53000	65000

## Odemykání plavební sezóny

Tato akce se koná na konci dubna a stejně jako zamykání plavební sezóny 28.října se stala již tradicí (obr. 12).



Obr. 12 Slavnostní odemykání vody na přístavišti Napajedla-Pahrbek, následovala plavba lodí za symbolickou cenu (foto P. Hubáčková 30.4.2011)

---

<sup>12</sup> Počty návštěvníků za jednotlivé roky jsou od pana V. Bártka z obecně prospěšné společnosti Bařův kanál, která sbírá údaje ze všech přístavů.

## Šíření bobrů

Na mnoha místech naší vlasti můžeme opět najít zajímavé stopy „vandalismu“. Jedná se o práci původního příslušníka naší fauny, který na chvíli přičiněním člověka vymizel z naší přírody. Bobry a stopy jejich přítomnosti dnes najdeme v povodí Moravy stejně jako Odry. Před 200 lety zmizel v Čech poslední bobr. Po roce 1990 byli vysazeni v Litovelském Pomoraví. Čile se rozmnožují a doputovali až k Valašskému Meziříčí. Proti nim putovali řekou Moravou bobři z Rakouska a obě populace se setkaly. Přísně chráněný druh si zde staví obydlí do břehů a způsobuje škody na břehových porostech. (Kolektiv, 2006)

## Opravy, dobudování a odstraňování nánosů

Odstranění nánosů plavenin provádí pracovníci Povodí Moravy pomocí sacího bagru. Nejhorší úsek z hlediska objemu prohrábek je v koncovém úseku od Strážnice po Rohatec. Přístaviště Strážnice je dlouhodobě nejvytíženějším místem na Baťově kanálu. (Konvičková, 2001) U plavebních komor dochází k zachytávání spláví. Třináct plavebních komor na Baťově kanálu prochází každé jaro očištěnou (obr. 13), aby byly v pořádku připravené na začátek sezóny.



Obr. 13 Odstraňování spláví na plavební komoře Babice (foto P. Hubáčková 21.4.2011)

Na úsecích kanálu mezi plavebními komorami postupně dochází k opravám opevnění břehu (viz. příloha 4 F) navazující na již zrekonstruovanou část opevnění. Opevnění tvoří betonová dlažba, která je přerušována cca každého půl kilometru krátkými úseky kamenné dlažby (viz. příloha 4 G a 4H). Nové opevnění musí zachovávat stejné parametry jako opevnění původní. Původní betonové dlaždice měřily 50x50 cm a nové betonové panely mají rozměry 1x2 m. V blízkosti rejd plavebních komor a mostů se podemleté břehy zpevňují balvany a vzniká kamenný zához.

### **6.2.3 Vodácký turismus**

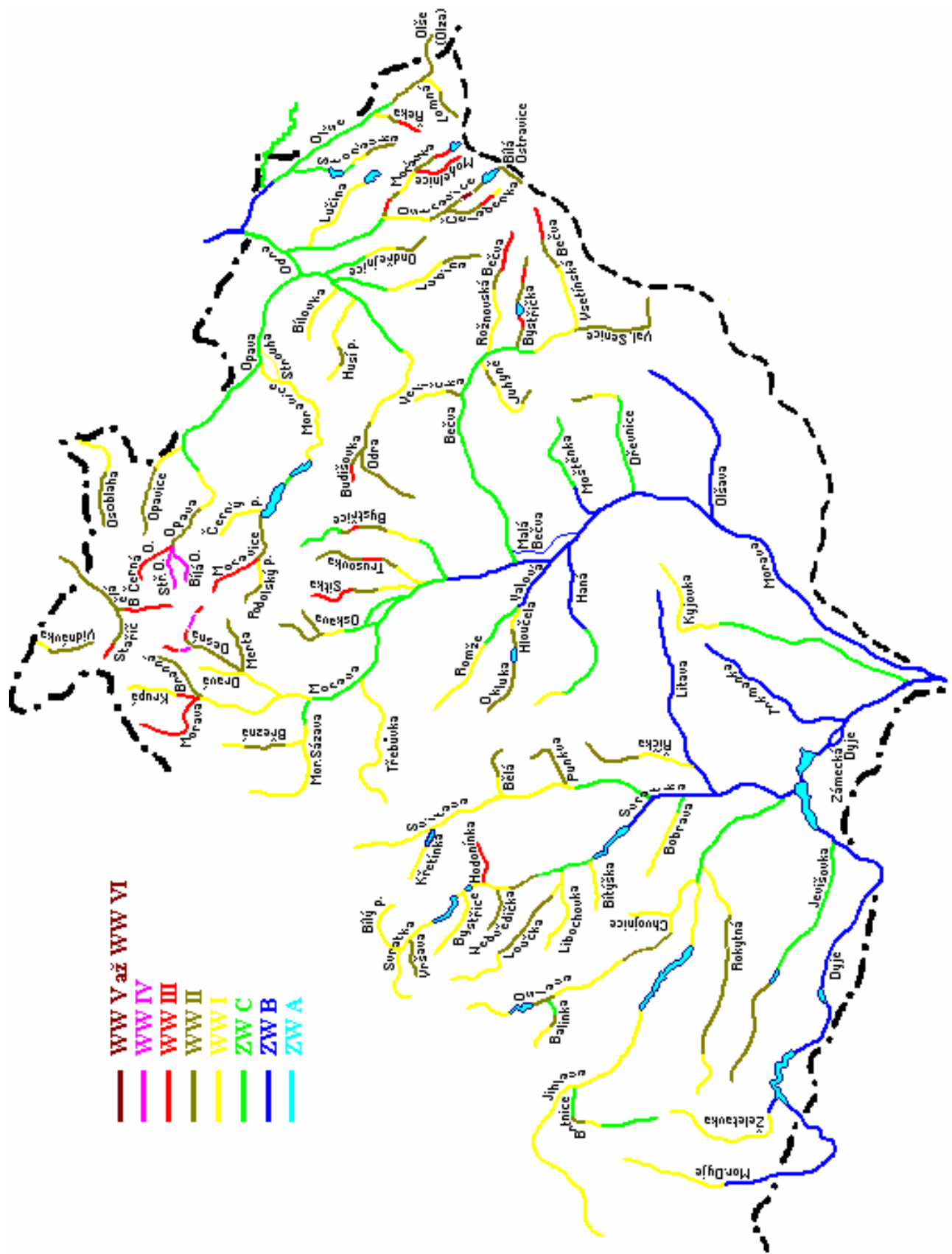
Velká část povodí Moravy, zejména v jižní oblasti, má nížinný charakter. Nicméně toky v pramenné oblasti Jeseníků a Beskyd se v období jarního tání sněhu či výrazných srážek a zvýšených vodních stavů rychle mění v dravé řeky.

V České republice, kde patří kanoistika k oblíbeným sportům, je většina řek sjízdná pouze za vyšších stavů převážně v jarním období. Mezi celoročně sjízdné patří řeka Morava od zaústění Bečvy a řeka Dyje od Novomlýnských nádrží po ústí do řeky Moravy. Pokud je dostatek vody upouštějí vodohospodáři z přehrad v určené dny v roce více kubíků vody a v tyto dny se konají hromadné vodácké sjezdy, např. dubnové a letní sjezdy Ostravice a Moravice (voda upouštěna z VD Šance a Kružberk), Odemykání Dyje (z VD Znojmo) nebo sjezd Jihlavy (z VD Mohelno).

Ke zvýšení atraktivnosti a bezpečnosti řek pro vodáky se na tocích vyznačují vodácké stezky (výstražné tabule, vodácká stanoviště, apod.). V rámci česko-polské spolupráce bylo v roce 2011 na březích Odry a Olše vybudováno 5 nástupních míst, které poslouží ke snadnějšímu přístupu jezdců k řece. Náklady na vybudování hradí z větší části fondy Evropské unie.

Než se člověk vydá na vodu měl by se seznámit s tím co ho čeká. K tomu slouží kilometráže řek, v nichž jsou popsány překážky, které se na řekách nacházejí. U každé řeky je navíc uveden stupeň obtížnosti dané řeky. Tabulka č. 11 obsahuje rozdělení řek podle tzv. alpského hodnocení řek. (Ptáček, 2005) V ČR se dříve stupeň ZW dělil do podskupin A, B a C (obr.14).

Údaje byly čerpány ze dvou typů zdrojů, z tištěné kilometráže řek a z internetových stránek [www.raft.cz/morava](http://www.raft.cz/morava), na kterých jsou aktuální údaje.



Obr. 14 Přehled vodácké obtížnosti toků v povodí Moravy a Odry

(upraveno podle [www.raft.cz/mapa\\_c.aspx](http://www.raft.cz/mapa_c.aspx))

Tab. 11 Stupně obtížnosti řek

<b>Stupeň obtížnosti</b>	<b>Charakteristika toku</b>	<b>Nároky na jezdce</b>	<b>Příklad úseku</b>
ZW	klidné vody, přehledný tok	znalost základního záběru a řízení lodi	náhon Střední Morava od Hynkova po ústí do Moravy
WW I (lehká)	tok s občasnými peřejemi	znalost čtení vody	Moravice od hráze Kružberku po ústí do Opavy
WW II (mírně těžká)	úzké toky s rychlejším proudem	dobrá znalost ovládnání lodi	Svratka mezi přehradami Vír I a Vír II
WW III (těžká)	těžký tok s nepravidelnými vlnami a občasným válcem, nečekané překážky	velmi dobrá znalost ovládnání lodě a taktiky jízdy na divoké vodě; vhodné uzavřené lodě nebo rafty	Bystřice od Domašova po Hlubočky
WW IV (velmi těžká)	velmi těžký tok s velkými peřejemi, válce, zablokované koryto s úzkými průjezdy a stupni	úsek předem prohlédnout, dobrá kondice a trénovanost, rychlá rozhodnutí	na Ostravici na ř. km 40,1 (obtížná kaskáda)
WW V (mimořádně těžká)	extrémně těžký tok, velmi nepřehledné, neustálé peřeje s málo místy na zastavení, rychlý proud	znalost terénu nutná, prohlídka životně důležitá; velmi dobře sehrané skupinky s praxí v záchraně a velmi dobrým vybavením	Bezručova peřej na Ostravici na km 40,1 za velké vody
WW VI (hranice sjízdnosti)	Hranice sjízdnosti, kdy tok může být sjízdný při vhodném stavu vody a dalších podm.	jako u WW V	žádný

(tzv. alpské hodnocení řek, upraveno podle: vodácký průvodce Morava (2005), Kilometrůž (1990) a [www.raft.cz](http://www.raft.cz))

## **6.3 Budoucnost vodních cest na Moravě**

### **6.3.1 Stav projektu D-O-L**

O propojení těchto tří evropských veletoků se hovoří již několik století. Jednalo by se o nejkratší možné spojení mezi mořem Černým, Baltským a Severním. Byla vypracována celá řada projektů a návrhů včetně odhadu potřebných nákladů na úpravu Moravy jak pro účely odvedení větších průtoků, tak využití pro plavbu. Veškeré úpravy řečiště byly vždy prováděny s ohledem na plánované usplavnění Moravy pro velké lodě. K realizaci celého díla však zatím nedošlo.

Případná výstavba kanálu Dunaj-Odra-Labe představuje značnou environmentální hrozbu. Záměr výstavby kanálu počítá se zničením řady zvláště chráněných území včetně chráněné krajinné oblasti Poodří, součásti evropské sítě zvláště chráněných území NATURA 2000.

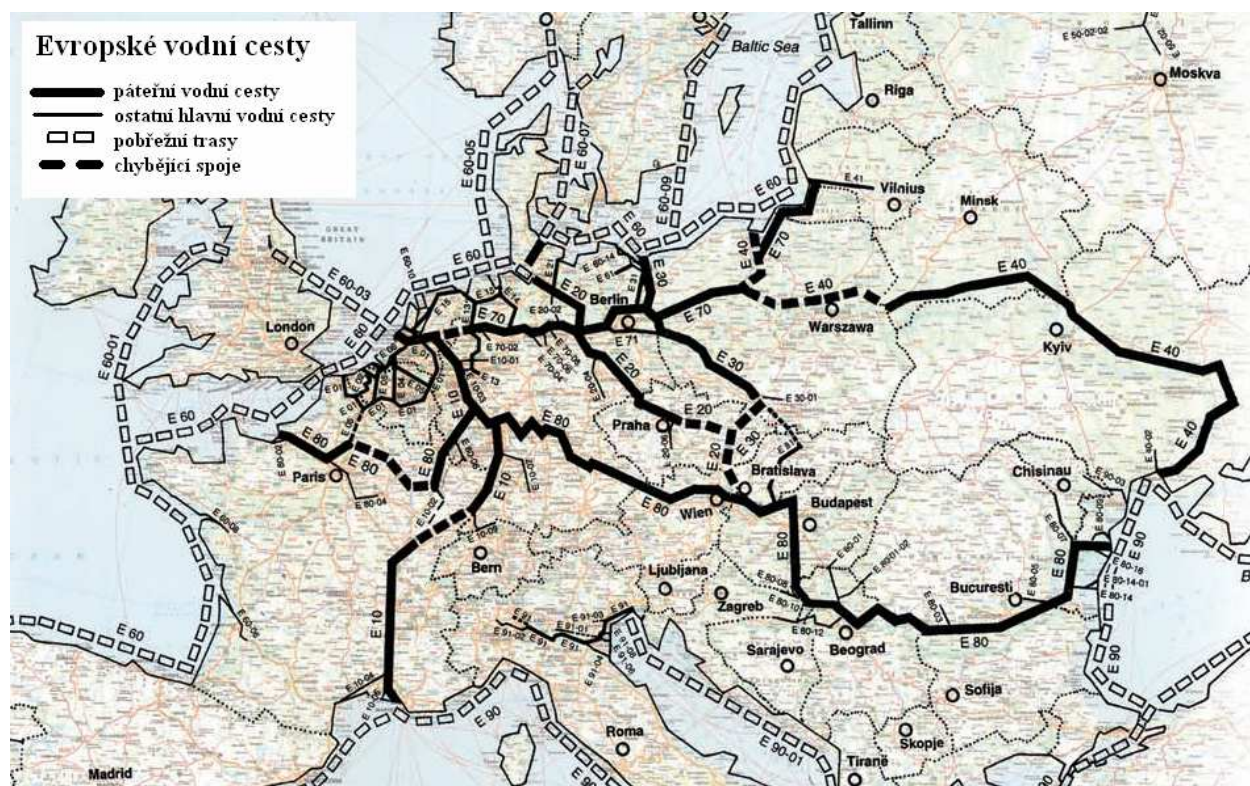
Kanál a jeho nutné zázemí zahrnuje široký pás táhnoucí se k Přerovu na jedné straně od Břeclavi, na druhé straně od Bohumína a na třetí straně od Pardubic v celkové délce 393 km. Z celé délky připadá tedy asi 1/3 na více nebo méně spolehlivě využitelné a využívané vodní cesty, necelá 1/3 (regulovaná Odra krátký úsek Moravy) odpovídá jen málo spolehlivým vodním cestám a více než 1/3 trasy (propojení Odra – Dunaj) vyžaduje zcela novou výstavbu.

I když jeho výstavba dosud nebyla schválena, přinesl tento záměr již miliardové ztráty. Státní rozpočet stojí příprava projektu každoročně 10-20 mil. Kč. Další finanční prostředky jsou čerpány prosazováním záměru do územních plánů.

Územní ochrana trasy pro případnou výstavbu kanálu je značně náročná a blokuje rozsáhlé území trasy kanálu prakticky pro jakoukoliv výstavbu. Přípuštěna je jen výstavba silnic a železnic. Případné silniční či železniční mosty ale musí respektovat možnost budoucího vybudování kanálu, takže musí být mnohem delší a vyšší a tím i dražší. Jelikož je zvažováno více variant tras případné výstavby kanálu, spadá do územní ochrany mnohem větší území než je ke stavbě zapotřebí. Stavební uzávěry v plánované trase kanálu omezují rozvoj řady měst i obcí. ([www.cenia.cz](http://www.cenia.cz))

V současném českém právním prostředí není podpora výstavby D-O-L nikde výslovně zakotvena. Při změnách zákonů se ale objevují snahy tento záměr více či méně přiblížit realizaci. (Krátký, 2005)

V důsledku zahrnutí kanálu D-O-L do dohody AGN<sup>13</sup> (obr. 15) se projekt vyskytuje v různých fázích plánování v řadě zemí střední Evropy (Rakousko, Polsko, Slovensko a ČR). (Bartoš, 2004)



Obr. 15 Schéma evropské sítě hlavních vodních cest mezinárodního významu podle dohody AGN. (upraveno podle [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz))

### 6.3.2 Plánované prodloužení Baťova kanálu

#### Prodloužení na sever

Současně s dokončením splavnosti celého úseku průplavu bylo započato s přípravou prodloužení cesty na sever po Kroměříži, eventuálně až po zaústění Bečvy, kde je třeba překonat především jezy Bělov a Kroměříž plavebními komorami.

V září 1999 byla vypracována studie „Prodloužení splavnosti Baťova kanálu do Kroměříže“, ve které bylo řešeno prodloužení splavnosti plavební trasy od zdrže jezu Spytihněv do

<sup>13</sup> Dohodu AGN podepsala Česká republika 23.6.1997 v Helsinkách.



Kroměříže. Jedinou překážku na trase tvoří jez Bělov u Otrokovic. K jeho překonání je plánována výstavba komory (obr. 16) na pravém břehu řeky Moravy.



Obr. 16 Vizualizace komory u jezu Bělov na pravém břehu řeky (www.rvccr.cz)

### **Prodloužení na jih**

Z hlediska významnosti je snad důležitější propojení na řeku Moravu na jih a dále po překonání jezů Hodonín, Kopčany atd. až na Dunaj a tím na evropské vodní cesty.

Od října 2000 je vypracována studie „Napojení rekreační vodní cesty Otrokovice - Rohatec na řeky Dunaj a Dyje“.

Navrženo je prodloužení plavební cesty od výklopníku Sudoměřice po zaústění Radějovky do Moravy z důvodu dosažitelnosti přístaviště nad jezem v Hodoníně. Za tímto účelem bude nezbytné vybudovat novou plavební komoru v místě stávajícího jezu Sudoměřice a rozšířit koryto toku Radějovky na parametry odpovídající parametrům plavebního kanálu.

Technicky je tento úsek vyřešen - jednalo by se o jednu plavební komoru stejných parametrů jako na vlastní vodní cestě (obr. v příloze 3). Zásadnější je však mezistátní dohoda se Slovenskou republikou, zajištění financí a samozřejmě dořešení majetkoprávních vztahů. (Konvičková, 2001)

## 6.4 Nehody při splavování řek

Nehodou v provozu na vodní cestě je událost, která má za následek poškození nebo zničení plavidla či přepravovaného nákladu, dále poškození vodní cesty nebo stavby na ní, újmu na zdraví nebo smrt účastníků provozu na vodní cestě.

Vůdce plavidla je musí nehodu neprodleně ohlásit plavebnímu úřadu (SPS). V případě, že v důsledku nehody došlo ke znečištění vod nebo k poškození součásti vodní cesty, je vůdce plavidla povinen ohlásit nehodu též správci vodní cesty. Ohlašovací povinnost se však nevztahuje na nehodu, při níž došlo k poškození pouze jednoho plavidla nebo jím přepravovaného nákladu.

### Rakvická tragédie na Dyji - Nové Mlýny 1936

Řeka život dává, ale také ho někdy bere. Dne 26. května 1936 odjelo 106 rakvických dětí na školní výlet. Před 8 hodinou ranní dorazila výprava na selských povozech tažených koňmi k převozu na řece Dyji u Nových Mlýnů. První dva povozy byly přepraveny pramicí na druhý břeh (Obr. 17). Při naložování třetího povozu se kvůli přetížení začala přelévat dovnitř pramice voda. V jediné vteřině se pramice potopila. Z celkového počtu 52 dětí nacházejících se na pramici utonulo v řece Dyji 31 dětí (22 dívek a 9 chlapců ze 3. až 5. třídy). Na památku obětem neštěstí byl o rok později u Nových Mlýnů odhalen pomník (obr.) se jmény všech utonulých dětí, který nechal postavit T.G. Masaryk. ([www.rakvice.webz.cz](http://www.rakvice.webz.cz))



Obr. 17 Pramice před neštěstím ([www.rakvice.webz.cz](http://www.rakvice.webz.cz))

## Nehody malých plavidel

Na sledované vodní cestě Bařův kanál dochází k vážnějším nehodám, ke kterým musí být přivolána pomoc, jen zcela výjimečně.

V roce 2009 prováděla přerovská pobočka Státní plavební správy šetření příčiny jedné malé plavební nehody. ([www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz)) Nutno říct, že k podobné nehodě v historii půjčování lodí na Bařově kanále nedošlo. Nehoda se stala na konci letních prázdnin na řece Morava, osobní loď tehdy uvízla na jezu Kunovský les (Obr. 18). Příčinou bylo nerespektování zákazového plavebního znaku A 1 (Obr. 19), tedy porušení pravidel plavebního provozu. Hasiči odtáhli loď z hrany jezu. Manželský pár plující na vypůjčeném hausbótu vyvázl bez zranění. Majitel si loď převzal a vyplul směrem k půjčovně ve Spytihněvi. Nedaleko Starého Města hasiči loď znovu vytáhli, tentokrát pomocí jeřábu, protože se začala potápět. ([www.hzs-zlkraje.cz](http://www.hzs-zlkraje.cz))



Obr. 18 Loď přešla hranu jezu a zůstala na ní stát s přední částí ve vzduchu.



Obr. 19 Znak A 1 – zákaz proplutí

## Nehody při vodní turistice

K nehodám při vodní turistice dochází nejčastěji na jezích, kde ročně utone přes 20 lidí a další desítky jsou odvezeny ve vážném stavu do nemocnic. Většinou se jedná o nezkušené jezdce, kteří přeceňují své možnosti, někdy zde hraje roli alkohol, který snižuje rychlost reakce. ([www.raft.cz](http://www.raft.cz))

Postupně dochází na vodácký oblíbených lokalitách k instalaci výstražných tabulí ke snížení nehodovosti, které především včas upozorňují na nedaleký jez.

Obr. 20 Tabule č. 31 před jezem Hynkov ([www.vodackamorava.cz](http://www.vodackamorava.cz))



## 7 Závěr

Tato bakalářská práce je zaměřena na vodní cesty v povodí Moravy a Odry. Vymezení zájmu práce vychází ze zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, který definuje pojem „vodní cesty“ jako plochy, na kterých je možno se plavit, a rozlišuje vodní cesty sledované a ostatní. Jednoduše řečeno, ty sledované jsou vodní cesty značené plavebními znaky. V zájmovém území není provozována nákladní plavba, ale pouze čím dál oblíbenější plavba rekreační. Na několika úsecích vodních ploch Státní plavební správa povolila vodní lyžování, na dvou provoz vodních skútrů.

Hlavním cílem této práce bylo vytvořit ucelený přehled vodních cest, které spadají do zájmových povodí. Za prvé, pohled do historie vodních cest v oblasti seznamuje s vývojem plavby na území Moravy. Zadruhé, byly popsány jednotlivé vodní cesty v současnosti užívané. A zatřetí, byly uvedeny plány na prodloužení stávajících vodních cest. Tato charakteristika by měla pomoci k rychlé orientaci v historickém, současném a plánovaném využití vodních ploch k plavbě.

Dále se práce zabývá popisem objektů, které slouží k plynulému a bezpečnému provozu na vodní cestě Otrokovice - Rohatec (jediné dopravně významné využívané v zájmovém území) i jiných zajímavostí v okolí. Nakonec jsou uvedeny nehody, ke kterým došlo na moravských vodních cestách. Z poslední kapitoly vyplývá, že k nehodám dochází výjimečně, většinou na jezích. Ze zjištěných skutečností je možné stanovit obecné trendy pro vodní dopravu na Moravě:

Zájem o lodní dopravu vzrůstá. Velký zájem je o vyhlídkové plavby, zvláště pak tématicky zaměřené na děti nebo plavby s živou hudbou. Oblíbené je rekreační vodáctví.

Praktické využití vodních cest na Moravě je realizováno na Baťově kanálu a má vzrůstající tendenci využití v turistice. Postupně je vylepšována kvalita služeb, budována doprovodná infrastruktura a plánováno napojení vodní cesty na další atraktivitu regionu Moravy (památky UNESCO, apod.)

Diskutovaný kanál D-O-L, je stále ve fázi plánovací a zatím nic nenaznačuje tomu, že by se měl projekt definitivně zrušit.

## 8 Summary

This bachelor thesis focuses on waterways in river basin of Morava and Odra. First of all, it is delimited area of both river basins and characterised the most significant rivers and reservoirs.

Next capture comes out from act no. 114/1995 which defines term “waterways” as a surface with possibility of shipping, differentiates monitored waterways and others. Simply put, monitored waterways are marked. The freight shipping is not carries in the area of interest but only more and more popular recreational shipping. The State Shipping Board allowed water skiing on some parts of water areas and water scooters on two water areas. There are also mentioned ordinances, completing the act.

The main goal of the thesis is to create a complete overview of waterways which are part of areas of interest. First, looking back into history of waterways in the area informs about development of shipping in Moravia. Second, there are described individual waterways presently in use (including boating use). And third, there are mentioned plans of recent waterways extension. This characteristic should help in quick orientation in historic, recent and planned use of waterways for shipping.

Finally, there are mentioned accidents which occurred on Moravian waterways. It is obvious these accidents happen only exceptionally, mostly on weirs.

For your better understanding and orientation I included maps of river basins, charts, pictures, photos and terms description in supplement and text. And the last binded supplement is a description of buildings used for smooth and safe running on waterway Otrokovice – Rohatec and other interests in area. Free supplement include map of waterway Bata Canal.

Key words: waterways, the Morava river basin, the Odra river basin, water transport, cruise

## 9 Seznam použitých zdrojů

### Seznam použité literatury

- BARTOŠ, M. ed.(2004): Vodní cesta D-O-L : historie, ekologie, krajina : historická a současná studie a výběr příspěvků ze semináře Vodní cesta D-O-L: Ekonomie, ekologie, krajina v rámci EDO Olomouc 2003. Univerzita Palackého v Olomouci. 98s.
- ČÁBELKA, J.(1976): *Vodní cesty a plavba*. Státní nakladatelství technické literatury, Praha. 689s.
- DEMEK, J., NOVÁK, V. A KOL. (1992): *Neživá příroda*. Muzejní a vlastivědná společnost, Brno. 242 s.
- HURT, R., NĚMEČEK, B. (1973): *Veselí nad Moravou. Dějiny města*. Musejní spolek v Brně. 328 s.
- Kartografie (2008): *Baťův kanál - plavební atlas*. Měřítko 1:30 000. Kartografie Praha.
- KLÍMA, O. (2009): *Význam prostupnosti migračních bariér pro rybí společenstva vodních toků*. bakalářská práce (Bc.). MU v Brně. Přírodovědecká fakulta. Brno.
- KOHOUTEK, F., HOUSER, M., DAVÍDEK, B. (1990): *Československé řeky – Kilometráž*. Olympia, Praha. 368 s.
- Kolektiv (2006): *Voda v České republice*. Consult, Praha. 253 s.
- KONVIČKOVÁ, M., KULHAVÝ, F. (2001): *České vodní cesty jako součást krajiny : sborník referátů* : Praha 17.10.2001. Ministerstvo dopravy a spojů České republiky, Praha. 67 s.
- KRÁTKÝ, M., Löw, J. (2005): *Krajinně - ekologické, vodohospodářské, ekonomické a legislativní hodnocení záměru výstavby kanálu Dunaj - Odra - Labe*. SAGITTARIA - sdružení pro ochranu přírody střední Moravy, Löw & spol. s.r.o. Olomouc. 96 s.
- LEDNICKÝ, V. (2004): *Hornické aktivity podniku Baťa, a.s., Zlín*. VŠB-Technická univerzita, Ekonomická fakulta, Ostrava. 80 s.
- MATĚJÍČEK, J. (1996): *Hospodaření s vodou v povodí 1966-96*. Povodí Moravy, Brno. 97 s.
- MEDŘICKÝ, V. (2006): *Hydrotechnické stavby 2 : vodní cesty*. Česká technika - nakladatelství ČVUT, Praha. 100 s.

- MRÁČKOVÁ, H., POKLUDA, Z., RUSZELÁK, J. (2010): *Putování časem Zlínským krajem*. Zlínský kraj, Zlín. 195 s.
- NOVÁK, I. (2005): *Morava*. SHOCart, Vizovice. 60 s.
- NOVOTNÁ, D. (2004): *Technické památky v Čechách, na Moravě, ve Slezsku*. Olympia, Praha. 91 s.
- ONDRAČKA, I. a kol. (2003): *Přírodní a technická památka Bařův kanál*. Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu, Veselí nad Moravou. 109 s.
- PTÁČEK, P. (2006): *Bezpečně na tekoucí vodě*. Albis International, Ústí nad Labem. 104 s.
- SOBOTA, J. (2003): *Vodní hospodářství*. Česká zemědělská univerzita v Praze. s.16-18
- ŠTEFÁČEK, S. (2010): *Encyklopedie vodních ploch Čech, Moravy a Slezska*. Libri, Praha. 367 s.
- TOUŠLOVÁ, I., PODHORSKÝ, M., MARŠÁL J. (2006): *Toulavá kamera 3.díl*. Freytag & Berndt, Praha. 237 s.
- Vyhláška ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.
- Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě.
- Vyhláška MD č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel.
- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě
- Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon)

#### Seznam archivních pramenů

##### **Regionální periodika (noviny a časopisy)**

- TOMAŠTÍK, M. (2005): Bařův kanál - životní inspirace. Zvuk Zlínského kraje : časopis pro kulturu a společenské dění. Rubrika: tenkrát. Léto 2005, s. 44-46

- URBANČÍK, V. (1996): Bařův kanál : (moravsko-slovácká vodní cesta). Malovaný kraj. Břeclav. Roč. 32, č. 5, s. 33
- VÍCHA, T. (2008): Výklopník na Bařově kanálu, historie a současnost. Památková péče na Moravě. Technické památky. Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Brně, Brno.
- ROZEHNAL, K. (duben 2011): Přehrada se mění. Plumlovský zpravodaj. s. 4

Dokumentace Povodí Moravy, s.p.:

- Prozatímní manipulační a provozní řád pro vodní cestu řeky Moravy a průplavu Otrokovice – Rohatec, duben 1997, revize říjen 1998.
- Prodloužení splavnosti Bařova kanálu do Kroměříže. Zhotovitel studie: Vodní cesty, a.s. Praha, září 1999.
- Napojení rekreační vodní cesty Otrokovice – Rohatec na řeky Dunaj a Dyje. Zhotovitel studie: Vodní cesty, a.s. Praha, říjen 2000.

#### Seznam internetových zdrojů

- Zpráva 2005 o charakterizaci oblasti povodí Odry. Povodí Odry. [online]. © 2007 [cit. 2011-12-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.pod.cz/planovani/cz/pripravne-prace-2004/>>.
- Kde lze plout. Státní plavební správa. [online]. © neuvedeno [cit. 2011-05-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.spspraha.cz/vodnicesty/kdeplout.asp>>.
- Vodní doprava. Ministerstvo dopravy. [online]. © 2006 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa+CR+-+vodni/legislativa\\_cr\\_vodni](http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/legislativa/Legislativa+CR+-+vodni/legislativa_cr_vodni)>.
- Předpis č. 118/2004 Sb. Zákony pro lidi.cz. [online]. © 2010-2012 [cit. 2011-12-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-118>>.
- Předpis č. 423/2005 Sb. Zákony pro lidi.cz. [online]. © 2010-2012 [cit. 2011-12-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2005-423>>.
- Předpis č. 666/2004 Sb. Zákony pro lidi.cz. [online]. © 2010-2012 [cit. 2011-12-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2004-666>>.



- Vodní lyžování. Shadow of whales. [online]. © 2009 [cit. 2011-12-28]. Dostupný z WWW: <<http://shadowofwhales.webnode.cz/o-nas/>>.
- Řádění na hladině - vodní skútry. Abc. [online]. © 2001-2012 [cit. 2012-01-05]. Dostupný z WWW: <<http://abc.blesek.cz/clanek/zabava/7841/radeni-na-hladine-vodni-skutry.html>>.
- Vítejte na stránkách. Česká sportovní asociace vodních skútrů. [online]. © 2006 [cit. 2012-01-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.csavs.eu/>>.
- Vítejte na stránkách o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe. Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe [online]. © 2011 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.d-o-l.cz/>>.
- Plavba a životní prostředí. Sdružení JODI. [online]. © 2001 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.plavba.cz/cz/ekologie/index.html>>.
- Badatelská historie. Punkevní jeskyně [online]. © 2006-2007 [cit. 2011-12-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.punkevni-jeskyne.cz/badatelska-historie.php>>.
- Česká republika. Ministerstvo zemědělství. [online]. © 1999-2009 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <[http://www.voda.gov.cz/portal/cz/propagacni\\_material.pdf](http://www.voda.gov.cz/portal/cz/propagacni_material.pdf)>.
- Vodopis České republiky. Trasovník . [online]. © nevedeno [cit. 2011-04-05]. Dostupný z WWW: <[http://www.trasovnik.cz/k\\_ainfcr/vodopis/vd\\_mapab.gif](http://www.trasovnik.cz/k_ainfcr/vodopis/vd_mapab.gif)>.
- 100 let provozu přerovského vodovodu. Jiří Rosmus.[online]. © 2011 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.rosmus.cz/texty/vak.html>>.
- Strategické záměry a stavby. Bařův kanál. Ředitelství vodních cest ČR [online]. © 2008-2010 [cit. 2011-12-11]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/?s=3&m=26>>.
- Plavební kanál Dunaj-Odra-Labe: Ekologická hrozba? Cenia [online]. © 2008 [cit. 2011-04-12]. Dostupný z WWW: <[http://www.cenia.cz/web/www/cenia-akt-tema.nsf/\\$pid/MZPMSFPJY33L](http://www.cenia.cz/web/www/cenia-akt-tema.nsf/$pid/MZPMSFPJY33L)>.
- Profil. Povodí Moravy, s.p. [online]. © nevedeno [cit. 2011-04-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.pmo.cz/profil/>>.
- Vodní dílo Slezská Harta. Povodí Odry, s.p. [online]. © nevedeno [cit. 2011-04-12]. Dostupný z WWW: <<http://www.pod.cz/harta.html>>.

- Současnost. Bařův kanál. [online]. © nevedeno [cit. 2011-04-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.
- Zaniklá lodní doprava na vodní nádrži Plumlov. Osobní lodní doprava v Česku a na Slovensku. [online]. © Pavel Gejdoř [cit. 2011-04-16]. Dostupný z WWW: <<http://lodnidoprava.unas.cz/index2.htm>>.
- Víte, že? Po Olšovci kdysi vozil turisty Miloň. Boskovické noviny. [online]. © nevedeno [cit. 2012-01-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.blanenskenoviny.cz/clanek/395/nemocnice-blansko/>>.
- Historie plavby na Vranovské přehradě. Osobní lodní doprava – Vranovská přehrada. [online]. © 2006-2007 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <[http://www.lodnidopravavranov.cz/historie\\_provozu.html](http://www.lodnidopravavranov.cz/historie_provozu.html)>.
- Brněnská přehrada. [online]. © 2009-2011 [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <[http://www.brnenskaprehrada.cz/p\\_hist.html](http://www.brnenskaprehrada.cz/p_hist.html)>.
- Historie lodní dopravy v Brně. Dopravní podnik města Brna. [online]. © nevedeno [cit. 2011-04-11]. Dostupný z WWW: <<http://www.dpmb.cz/ldhist.asp>>.
- Loď uvízla na jezu, osádku zachraňovali hasiči. Denik.cz [online] 2005 [cit. 2011-04-16]. Dostupné na WWW: <[http://www.denik.cz/z\\_domova/lod-uvizla-na-jezu-osadku-zachranovali-hasici.html](http://www.denik.cz/z_domova/lod-uvizla-na-jezu-osadku-zachranovali-hasici.html)>.
- Most přes Švýcarskou zátoku Vranovské přehrady. SHP. [online]. © nevedeno [cit. 2011-12-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.shp.eu/strasky-husty-a-partneri/projekty/mosty/lavky-pro-pesi/visute-konstrukce/lavka-pres-svycarskou-zatoku-vranovske-prehrady/>>.
- Fotogalerie. BMHD. [online]. © 2002-2012 [cit. 2011-12-28]. Dostupný z WWW: <<http://foto.bmhd.cz/foto.php?2475>>.
- Školní tragédie 26.5.1936. Obec Rakvice. [online]. © nevedeno [cit. 2011-12-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.rakvice.webz.cz/index.php?url=tragedie>>.
- Záchrana osob. Hasičský záchranný sbor Zlínského kraje. [online]. © 2008 [cit. 2011-04-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.hzs-zlkraje.cz/clanek/552/lodivod-najel-na-hranu-jezu-a-uvizl-s-hausbotem-aktualizovano/?print=1>>.

- Bařův kanál. Povodí Moravy. [online]. © 2008 [cit. 2011-04-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.batuvkanal.info/O-vodnim-toku/Vodohospodarsky-uzel-Vnorovy/191.file.ashx>>.
- Raft.cz. [online]. © nevedeno [cit. 2011-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.raft.cz>>.
- Uherský Ostroh. Panoramo. [online]. © nevedeno [cit. 2011-04-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.panoramio.com/photo/34877850>>.
- Výletní loď Morava. Hamboat. [online]. © 2008 [cit. 2011-04-15]. Dostupný z WWW: <[www.hamboot.cz](http://www.hamboot.cz)>.
- Vodácká stezka. Vodácká Morava. [online]. © nevedeno [cit. 2012-01-03]. Dostupný z WWW: <[http://www.vodackamorava.cz/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2&Itemid=2](http://www.vodackamorava.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=2)>.
- Lodní doprava na Brněnské přehradě přilákala za deset let dva milióny návštěvníků. Novinky.cz. [online]. © 2003-2012 [cit. 2012-01-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.novinky.cz/vase-zpravy/jihomoravsky-kraj/brno-mesto/1796-6611-lodni-doprava-na-brnenske-prehrade-prilakala-za-deset-let-dva-miliony-navstevniku.html>>.
- Lodní doprava. Misgurnus a.s. [online]. © 2009-2012 [cit. 2012-01-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.slezskaharta.eu/sluzby/lodni-doprava>>.

## **Seznam příloh**

Bakalářská práce obsahuje vázané i volné přílohy, které slouží k rozšíření nebo doplnění informací v práci uvedených.

Příloha 1 Mapa – Kde lze plout motorovým plavidlem (volná)

Příloha 2 Baťův kanál: Po stopách historie Baťova kanálu (volná)

Příloha 3 Informační leták o investicích na Baťově kanále (z roku 2008) (volná)

Příloha 4 Obrazové přílohy (vložená)

Příloha 5 Základní typologie objektů na vodních cestách (vložená)

Příloha 6 Slovník vybraných pojmů (vložená)

## **Přílohy**



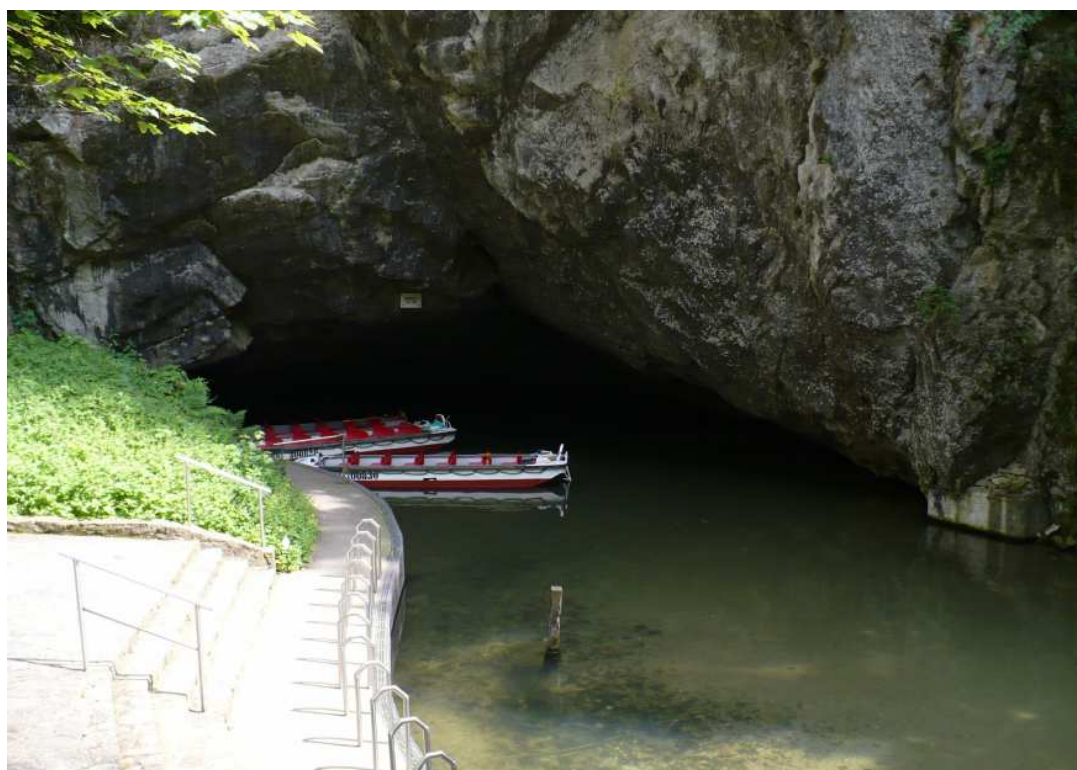
A) Zájmové území (upraveno podle: <http://www.trasovnik.cz>)



B) Rozdělení území podle odtoku vod do příslušných moří ([www.voda.gov.cz](http://www.voda.gov.cz))



C) Mapka vodních ploch a toků (upraveno podle vitejtenazemi.cenia.cz)



D) Elektročluny u přístaviště III, Punkevní jeskyně (foto P. Hubáčková 5.6.2009)



E) Flotila lodí ve služebním přístavišti v Bystřici, Brněnská přehrada ([www.novinky.cz](http://www.novinky.cz))



F) Poslední úpravy nově zpevněného břehu (foto P. Hubáčková 21.4.2011)





G) Ukázka betonové dlažby na pravém břehu řeky Moravy pod jezem Kunovský les  
(foto P. Hubáčková 15.4.2011)



H) Ukázka kamenné a betonové dlažby (na protějším břehu) na kanále na trati  
Babice-Spytihněv (foto P. Hubáčková 8.3.2011)

## **Příloha č. 5: Základní typologie objektů na vodních cestách (se zřetelem na Baťův kanál)**

Pro bezpečný a plynulý provoz plavby na Baťově kanálu bylo nutné vybudovat různé objekty. Mezi tyto provozní objekty patří především plavební komory, bezpečnostní vrata, výhybny a obratiště, napouštěcí a vypouštěcí objekty a přístaviště. (Čábelka, 1976, str. 650)

Vodní tok je dopravní tepnou, zároveň však představuje bariéru, k jejímuž překonání existují různé možnosti. Objekty, které umožňují křižování průplavu s pozemními komunikacemi a toky, jsou mosty přes vodní cestu, přívozy, průplavní mosty (akvadukty) a shybky pod průplavem. Mosty jsou nepohyblivé (pevné) a pohyblivé (zdvižné, sklopné a otočné). (Medřický, 2006, str. 56)

Zákon č. 114/1995 Sb. udává, že součástí vodní cesty jsou i opevnění břehů, vyvazovací a vodící zařízení (kotevní bóje, svodidla), vodočty a veškeré stavby na vodě (mosty, jezy, plavební komory, můstky přístavišť). Do výčtu součástí patří také plavební znaky na hladině, na březích, na mostech a na jiných objektech, které křižují vodní cesty a **kilometráž** vodní cesty. Vodní cesta Otrokovice – Rohatec je staničená směrem proti toku. Kilometráž má počátek (km 0,00) na řece Moravě v místě odbočení plavebního kanálu – Radějovky a končí po 53,836 km pohyblivým jezem Bělov. (Povodí Moravy, 1998)

### ***1 Provozní objekty na vodní cestě Baťův kanál***

#### **Plavební komory**

Jednoduchá, ale důmyslná zařízení sloužící k proplouvání plavidel z jedné zdrže vodní cesty do druhé. Hladiny v jednotlivých zdržích jsou v různých nadmořských výškách, komory tak umožňují plavidlům překonání velkého spádu bezpečným způsobem. Mají obdélníkový půdorys se svislými stěnami a na obou koncích jsou opatřeny vzpěrnými vraty, která jsou tvořena dvěma křídly otevírajícími se do stran.

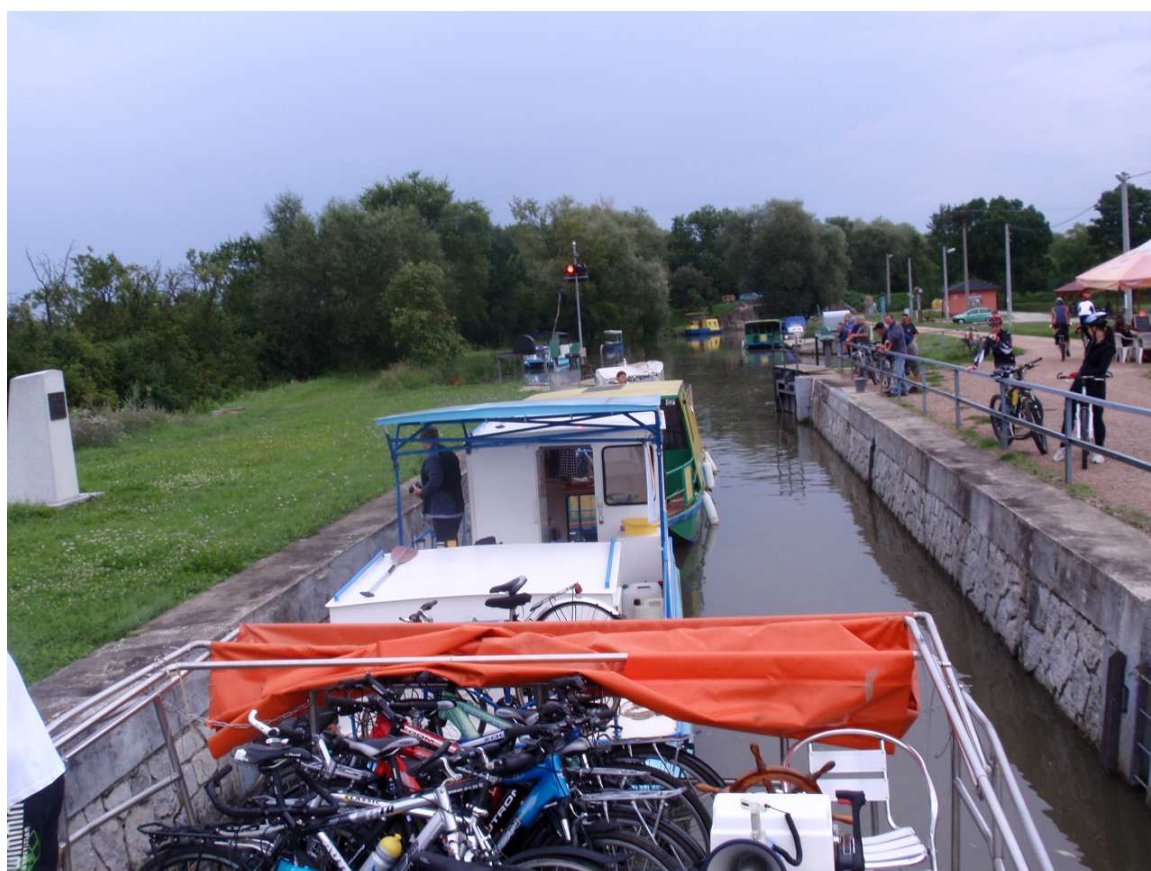
Vrata umožňují manipulaci s hladinou v komoře. V uzavřeném stavu svírají tupý úhel ve směru proti proudu a tím voda tlačí na vrata, utěsňuje je a brání pronikání vody do komory při zavřených vratech. Pro otevření vrat je nutné hladiny z obou stran vyrovnat, k čemuž slouží klapky ve spodní části vrat. Rozdíl výšek vyrovnává na Baťáku 13 plavebních komor.

Na každé plavební komoře je obsluha provozu komory, který dohlíží na proplouvání lodí, otevírá a zavírá vrata a dohlíží na pořádek na plavební komoře. Komerování je zajišťováno

pouze v plavební sezónu (obr.22). Vodní cesta je veřejná a za plavení se vlastní lodí se neúčtují žádné poplatky a ani za proplutí plavební komorou.



Obr. 21 Rejda u komory Staré Město - manipulační prostor pro přechod plavidel z běžné tratě vodní cesty do plavební komory (Sobota, 2003).



Obr. 22 Proplavování plavební komorou (foto P. Hubáčková 13.8.2011)

## Přístavy

Místa sloužící k dlouhodobému kotvení plavidel. Většinou v přístavu sídlí i provozovatel plavby - půjčovna osobních lodí a hausbótů. U přístavů je situováno i zázemí (občerstvení, sociální zařízení) a je zde možnost ubytování nebo kempování.



Obr. 23 Přístav ve Veselí nad Moravou, za ním budova infocentra Bařova kanálu  
(foto P. Hubáčková 16.11.2009)



Obr. 24 Odbočení kanálu z řeky Moravy před Spytihněvským jezem (foto P. H. 10.8.2011)

## **Přístaviště**

Zařízení sloužící ke krátkodobému kotvení (obr. v příloze 3), pokud je navíc opatřeno dodatkovou tabulkou JEN SE SOUHLASEM SPS, je zde možno kotvit maximálně 24 hodin. U přístavišť většinou nesídlí provozovatel plavby. V okolí vodní cesty je postupně budována doprovodná infrastruktura (Obr. 25) a vzniká zázemí pro turisty.



Obr. 25 Cyklostezka podél Baťova kanálu, za přístavištěm Babice (foto P. H. 8.3.2011)

## **Výhybny lodí**

Baťův kanál byl projektován jako jednolodní. Na některých místech bylo nutné koryto průplavu rozšířit (namísto 6m byla šířka dna 12 m), aby vzniklo více vhodných míst pro míjení nákladních lodí. Výhybny jsou nepravidelně rozmístěny na úsecích Spytihněv – Staré Město (vždy na levém břehu) a Veselí nad Moravou – Výklopník Sudoměřice.

## **Obratiště lodí**

Jak už název napovídá, jsou to místa umožňující lodím obrat o 180° v případě, že vodní cesta nemá požadovanou šířku. Na Baťově kanálu se nacházejí tři takové prostory, a to nad tabulovým jezem Sudoměřice, u výklopníku a u přístavu ve Strážnici.

## **Sjezdy do vody**

Místa na vodní cestě, která umožňují spuštění loďky či motorového člunu na vodu. Nacházejí se většinou v areálu přístavů nebo v jejich blízkosti. Jsou to místa svažující se přímo do vody. Pokud si tedy turista přiveze svou vlastní loď na vozíku za autem, nacouvá si na „sjezd“ a z vozíku si spustí loďku přímo na vodu. ([www.batacanal.cz](http://www.batacanal.cz)) Pokud se sjezd nachází přímo v areálu některé z půjčoven lodí, je možné, že si provozovatel půjčovny za tuto „službu“ účtuje

poplatek. Sjezdy jsou rozmístěny průběžně po celé délce vodní cesty. V tabulce jsou uvedeny lokality evidované SPS, mimo tato místa se sjezdy nacházejí i nad mostem v Uherském Ostrohu, v areálu přístavu Skalica, v těsné blízkosti přístaviště Rohatec a přístavu Hodonín.

**Tab. 12 Sjezdy - lokality pro spuštění malých plavidel →**

<b>Kraj</b>	<b>Lokalita</b>	<b>Statut / Provozovatel</b>	<b>Charakteristika sjezdu, kontakty</b>
Jihomoravský	Baťův kanál - levý břeh - ř. km 5,960 - přístaviště Petrov	veřejný	Příjezd po zpevněné komunikaci.
Jihomoravský	Baťův kanál - pravý břeh - ř. km 10,406 - plavební komora Strážnice I	veřejný	Příjezd po zpevněné komunikaci.
Jihomoravský	Baťův kanál - levý břeh - ř. km 17,600 - přístaviště Veselí nad Moravou	soukromý/ CA Baťův kanál, s. r. o.	Příjezd po zpevněné komunikaci. Nutná domluva s provozovatelem přístaviště, viz. <a href="http://www.batakanal.cz">www.batakanal.cz</a>
Zlínský	Řeka Morava – levý břeh – ř. km. 184,00 – nad jezem Kroměříž	soukromý / Vodní eldorádo s.r.o.	Příjezd po zpevněné komunikaci. Nutná domluva s provozovatelem, viz. <a href="http://www.vodnieldorf.cz">www.vodnieldorf.cz</a>
Zlínský	Baťův kanál - řeka Morava - levý břeh - ř. km 165,600 - přístaviště Otrokovice	veřejný	Příjezd po zpevněné komunikaci.
Zlínský	Baťův kanál - pravý břeh - ř. km 44,123 - plavební komora Spytihněv	veřejný	Příjezd po zpevněné komunikaci.
Zlínský	Baťův kanál - levý břeh - ř. km 36,300 - přístaviště Staré Město	veřejný	Příjezd po zpevněné komunikaci.
Zlínský	Baťův kanál - řeka Morava - pravý břeh, nad pěší lávkou - ř. km 147,075 - Staré Město	veřejný	Příjezd po zpevněné komunikaci.

(upraveno podle: [www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz))

## Jezy

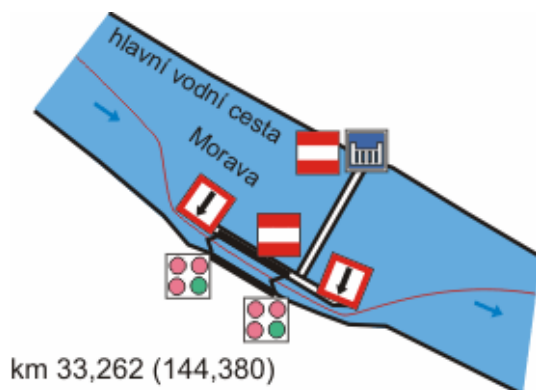
Na vlastní řece Moravě není vybudována žádná údolní nádrž, takže významnějšími objekty na toku jsou především jezy. Jsou to stavby vybudované napříč tokem, které slouží ke vzdouvání hladiny řeky pro různé vodohospodářské potřeby (zajištění odběru vody z řeky, výroby elektrické energie, plavby). Přehrazením toku vzniká nad jezem zdrž. Existují dva hlavní typy jezů, a to pevné (výška vzduť je závislá pouze na průtoku) a pohyblivé (možnost regulace, např. za velkých průtoků).

Na řece Moravě ve sledovaném úseku Otrokovice - Rohatec je vybudována kaskáda jezů: Bělov, Spytihněv, Kunovský les, Nedakonice, Uherský Ostroh (pevný jez, pohyblivý na odlehčovacím rameni), Veselí nad Moravou, Vnorovy (na řece a na odlehčovacím rameni), na vodním toku Velička jez Strážnice a tabulový jez Sudoměřice na Radějovce. Na sledované vodní cestě je zakázáno jezy sjíždět, hrozí zde smrtelné nebezpečí. U jezů Spytihněv a Veselí nad Moravou jsou navíc vybudovány malé vodní elektrárny (MVE). V blízkosti jezů je plavebními znaky přikázáno plout ve směru označeném šipkou.

S výstavbou jezu se budují ještě další objekty, např. plavební komory (pro plavbu lodí), odběrné objekty (pro odběr vody), rybí přechody, vorové a sportovní propusti. Souhrn všech těchto objektů nazýváme zdymadlem. (Sobota, 2003)



Obr. 26 Jez Kunovský les, u jezu plavební komora (foto P. Hubáčková 15.4.2011)



Obr. 27 Plavební komora Kunovský les u jezu

## ***2 Objekty na křižování průplavu s komunikacemi a toky***

### **Mosty**

Vodní cestu překlenuje 56 mostů. Do výčtu patří hospodářské mosty sloužící zemědělské technice, železniční mosty (obr. 28) nebo mosty na silnicích I. třídy. Některé jsou unikátní technické památky, z nichž nejzajímavější je most v Kostelanech nad Moravou.



Obr. 28 Železniční most u Uherského Hradiště (foto P. Hubáčková 15.4.2011)



Obr. 29 Nový most u obce Huštěnovice, nahradil do té doby nejnižší most=2,33m (10.8.2011)



Mimo pevných nepohyblivých mostů vede přes Bařův kanál také několik pohyblivých mostů. Mostní konstrukce těchto mostů se buď zvedají, sklápějí nebo otáčejí a tak na dobu nezbytně nutnou uvolní plavební dráhu (Medřický, 2006). **Otočné** mosty vedou přes plavební komory Uherský Ostroh a Vnorovy II.

Plavební komora Uherský Ostroh na řece Moravě má ještě jeden unikát, a to ocelovou sklápěcí lávku s vahadlem. Přesné pojmenování je jednokřídlový **sklopný** most (obr. 30). Stejně jako otočný most byla lávka uvedena do provozu v roce 2003. Na rozdíl od nové otočné konstrukce, tato lávka dlouhou dobu chátrala. Měří pouze 6 m na délku a široká je 2 m, je jediná svého druhu v naší zemi. Ostatní plavební komory jsou vybaveny dostatečně vysokými lávkami.

**Zdvizný** most pro dráhu (obr. v příloze č. 2) byl situován v 16,560 km nedaleko od města Veselí nad Moravou, kde se nyní nachází železniční most Vlárské dráhy s podjezdnou výškou 3,15 m.

#### **Akvadukty** (průplavní mosty)

Objekt, který umožňuje převedení vody přes komunikaci, vodní tok nebo jinou překážku, kterou průplav mimoúrovňově křížuje. Jedná se v podstatě o žlab naplněný vodou, uložený na mostních pilířích nebo na nosné mostní konstrukci. (Medřický, 2006, str.59)

Na Bařově kanále se nacházejí dva akvadukty převádějící vodní cestu přes jiný vodní tok. Akvadukt nacházející se v těsné blízkosti přístaviště Babice v 41, 401 km vede přes Kudlovický potok. Druhý průplavní most v 42,535 km (obr. 31) je veden přes potok Vrbka (jiný název Trávníček).

#### **Shybky** (podtoky)

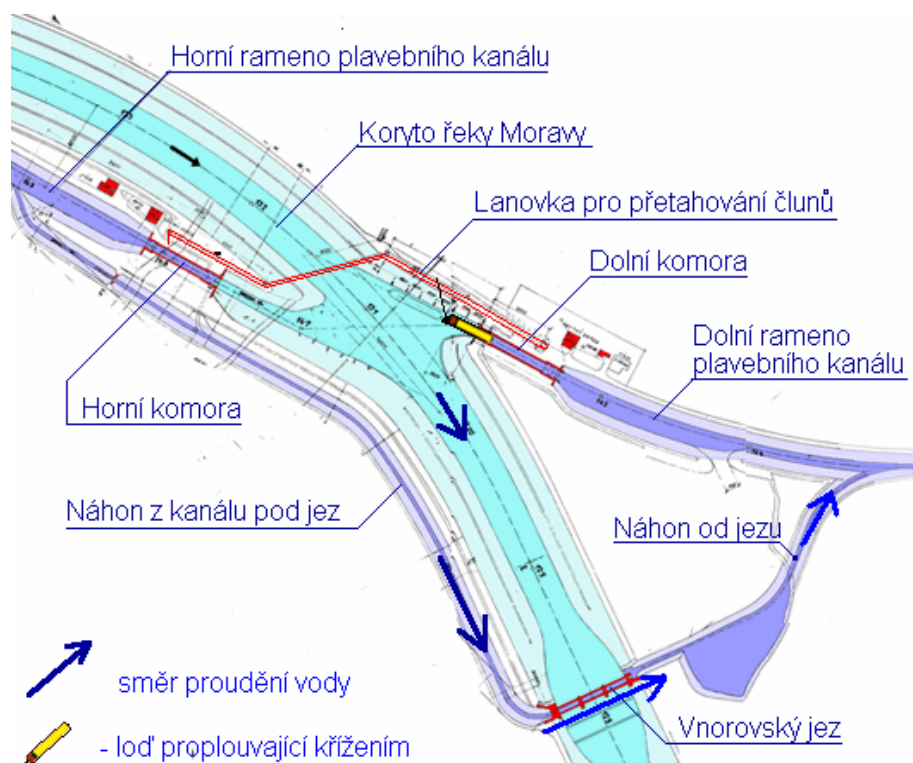
Potrubí vedené napříč pod dnem umělé vodní cesty nebo přirozeného vodního toku, jímž proudí voda pod tlakem. Na sledované vodní cestě se nacházejí jednak podtoky dvou potoků (obr. 31), které vedou pod výše uvedenými akvadukty, ale také shybky převádějící vodu z průplavu pod řekou Moravou u Vnorov a pod Veličkou u obce Strážnice. Shybka u obce Vnorovy je vedena tělesem Vnorovského jezu (obr. 32 a 33). Na toku Veličky je situován jez Strážnice, pod kterým je vedena druhá shybka.



Obr. 30 Sklopný most u plavební komory Uherský Ostroh (www.panoramio.com)



Obr. 31 Průplavní most přes potok Vrbka. (foto P. Hubáčková 30.4.2011)

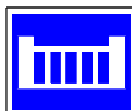


Obr.32 Shybka umožňující převod vody přes jez Vnorovy.  
(upraveno podle: [www.batuvkanal.info](http://www.batuvkanal.info))



Obr. 33 Plavební komory Vnorovy I. (pravá) v km 13,225 a Vnorovy II. (levá) v km 12,994

### 3 Značení na řekách



Obr. 34 Znak E.3 - jez ([www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz))

Plavební znaky na českých vodních cestách stanovuje Řád plavební bezpečnosti, jež byl vydán vyhláškou č. 344/1991 Sb. Jsou v něm uvedeny také pokyny pro plavbu, se kterými je nutné se před vyplutím seznámit. ([www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz))

Tyto značky (obr.34) nepůsobí dostatečně preventivně. Nebezpečné jezy, na kterých dochází k vážným nehodám jsou proto navíc označovány např. velkými nápisy.

## **Příloha č. 6: Slovník vybraných pojmů**

**Barkassa** – obslužná loď ve velkých přístavech

**Délka toku** – vzdálenost od pramene k ústí do moře, nebo k soutoku s jiným tokem

**Hráze nádrží** - vzdouvací stavba z přírodních nebo umělých materiálů, která je hlavní součástí přehrady přehrazující vodní tok a jeho údolí a vytvářející vodní nádrž

**Jachting** – sport provozovaný na plachetních lodích hnaných silou větru

**Jezera** – přirozené vodní útvary, deprese zaplněné vodou

**Konkávní břeh** – vnější, nárazový břeh koryta v oblouku

**Konvexní břeh** – vnitřní břeh koryta v oblouku

**Koryto vodního toku** – vymezení prostor pro soustředěný tok vody; není součástí vodního toku

**Lignit** – geologicky nejmladší druh hnědého uhlí, nejméně prouhelněné, s relativní nízkou výhřevností (poslední lignitový důl (Mír v Mikulčicích) v Česku nyní není v provozu [www.uvr.cz/1124](http://www.uvr.cz/1124))

**Povodí** – území, ze kterého vodní tok odvádí povrchovou i podpovrchovou vodu

**Pramen** – místo vzniku vodního toku přirozený soustředěný vývěr podzemní vody na povrch země

**Průtok** – množství vody, které proteče průtočným profilem za sekundu

**Přívozy** – soubory zařízení na převážení osob, vozidel apod. speciálními plavidly přes vodní toky a nádrže

**Rozvodí** – hranice mezi jednotlivými povodími

**Rozvodnice** – myšlená čára vyznačující hranici mezi sousedními povodími

**Rybí přechody** – zařízení umožňující rybím společenstvím překonat překážku na toku

**Splaveniny** - hrubší materiál převážně horninového původu, který je unášen, valen či sunut rychleji proudící vodou. V místech pomalejšího proudění rychle vytváří usazeniny. Splaveniny se mohou podle frakcí ukládat do hlinitých, pískových, štěrkových nebo kamenitých lavic. Nejhrubší splaveniny mohou vytvářet balvanité skrumáže.

**Splávi** - převážně plovoucí materiál, unášený vodou, např. dřevní hmota různých velikostí, listů a měkké zbytky rostlin (splávi přirozeného původu), ale též antropogenního původu -různé plastové, plechové apod. výrobky a odpady

**Úmoří** – území tvořené povodími vodních toků, které odvádějí vodu do téhož moře

**VD** – vodní dílo

**Vodní díla** – stavby sloužící k zadržování a vzdouvání vod, ochraně a užívání vod, k nakládání s vodami, ochraně před škodlivými účinky vod, např. přehrady, hráze, vodní nádrže, jezy a zdrže

**Vodní skútr** – plavidlo, které používá spalovací motor a je menší než 4 m

**Vodní stav** – výška hladiny vody nad zvoleným pevným bodem

**Vodní tok** – povrchové vody tekoucí přirozeně a trvale nebo po převážnou část roku v korytě

**Vodní útvar** – vymezené soustředění povrchových nebo podzemních vod v určitém prostředí. Tyto vody mají společné vlastnosti, např. vodní tok, nebo jenom jeho určitá část, i voda ve vodní nádrži.

**Vodní zdroj** – povrchové nebo podzemní vody, které jsou nebo mohou být využívány zejména pro pitné účely