

Ředitelství vodních cest České republiky je organizační složkou státu, zřízenou Ministerstvem dopravy České republiky, zejména k zabezpečení přípravy a realizace výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest a dalších staveb nutných pro provoz na vodních cestách.

V posledních letech se na obnově a modernizaci Baťova kanálu nejvýznamněji podílí právě Ředitelství vodních cest ČR, jehož investice do této vodní cesty v letech 1998 - 2008 dosáhnou částky řádově 130 mil. Kč.

Do následujících let jsou připravované k realizaci rovněž další investiční akce, zejména prodloužení splavnosti do Hodonína a Kroměříže, které by měly výrazně přispět k rozvoji této turisticky oblíbené vodní cesty. Výše investovaných prostředků by se měla pohybovat v rozmezí okolo 300 mil. Kč.



Křížení řeky Moravy mezi plavebními komorami Vnorovy I. a II.

Jednotlivé kroky v rámci obnovy a rozvoje vodní cesty

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.

1995 V květnu byla pro plavební a sportovně rekreační veřejnost za účasti Tomáše Bati slavnostně znovuotevřena vodní cesta, přičemž plavba byla možná z Otrokovic do Nedakonic.

Od roku 1998 provádí obnovu Ředitelství vodních cest ČR.

1998-1999 Kompletní rekonstrukce plavebních komor Vnorovy I. a II., včetně vybudování otočného mostu na plavební komoře Vnorovy II. Modernizace plavební komory v Uherském Ostrohu.



Plavební komora Vnorovy II.

2000-2001 Rekonstrukce plavebních komor Strážnice I. a II., včetně vybudování nového přístaviště, přestavba nefunkčního jezu na Veličce. Automatizace plavební komory Staré Město.



Plavební komora Strážnice

2001-2002 Rekonstrukce a modernizace plavební komory Petrov, včetně vybudování nového přístaviště.



Plavební komora Petrov s přístavištěm

2003 Výstavba otočného mostu Uherský Ostroh.

2005-2006 Výstavba přístavišť Babice a Uherský Ostroh.

2000-2008 Elektrifikace a automatizace ovládání plavebních komor včetně dálkového ovládání a automatizace náplustných objektů a regulace hladin.

2007-2008 Výstavba přístavišť Otrokovice-Bahňák, Hodonín a Rohatec-Kolonie.

Dostatečně hustá síť přístavišť je základním předpokladem pro rozvoj rekreační plavby.

Přístaviště jsou umístěna na břehu vodní cesty a jejich hlavní funkcí je **zajištění bezpečného vyvázání plavidel**, které umožní bezproblémové vystoupení a nastoupení osob. Nově budovaná přístaviště jsou technicky uzpůsobena tak, aby umožňovala **přístup i osobám s omezenou schopností pohybu a orientace**. Součástí přístaviště může být i **sjezd pro lodě**, kde je možné spouštět plavidla na vodu. U přístavišť se předpokládá zajištění informačního a sociálního zázemí.

V současnosti je **na celé vodní cestě Baťův kanál 13 přístavišť a přístavů** (z toho 1 na území SR) a dalších **5 se nachází na řece Moravě**, mimo souvislou vodní cestu.

Ředitelství vodních cest ČR do května 2008 vybuvovalo přístaviště:

- ➔ Strážnice
- ➔ Petrov
- ➔ Babice
- ➔ Uherský Ostroh, dolní rejda plavební komory
- ➔ Otrokovice-Bahňák
- ➔ Hodonín
- ➔ Rohatec-Kolonie

Do konce roku 2008 budou vybudována přístaviště:

- ➔ Uherské Hradiště
- ➔ Kostelany nad Moravou
- ➔ Napajedla



Uherský Ostroh

Babice



Automatizace ovládání plavebních komor

V roce 2006 byl dokončen projekt Automatizace ovládání plavebních komor Baťova kanálu, v jehož rámci bylo umožněno automatické řízení provozu při proplavování plavidel na 11-ti plavebních komorách ze současných 13. Centrální dispečink, který monitoruje a ovládá celý systém, je umístěn v budově Povodí Moravy, s. p. v Uherském Hradišti.

Plavební komory lze ovládat ve 3 režimech:

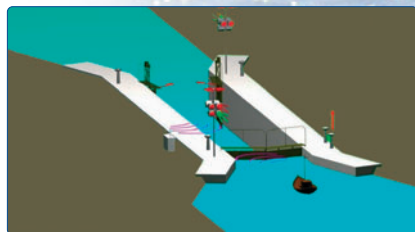
- V poloautomatickém režimu provozní obsluhou z ovládacího panelu.
- V automatickém režimu pomocí pageru z lodi.
- Při poruchových stavech manuálně pomocí jednotlivých uzávěrů.



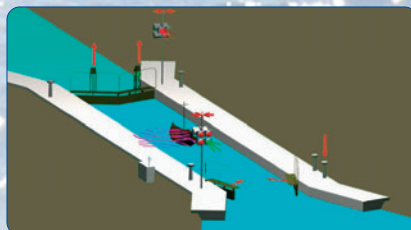
Pager



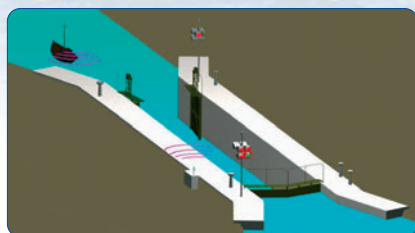
Centrální dispečink



Pokyn pagerem k zahájení proplavení



Vlastní proplavování plavební komorou



Konec proplavení

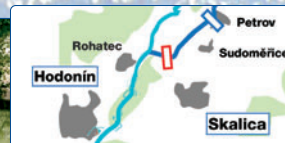
Prodloužení do Hodonína a Kroměříže

Do následujících let je plánováno splavnění Baťova kanálu do zdrže jezu Hodonín a splavnění severním směrem do Kroměříže. Novým posláním vodní cesty Baťův kanál, prodloužené na souvisle splavný úsek Kroměříž-Hodonín o celkové délce cca 76 km, je vytvořit páteř pro turisticky využívanou oblast Moravské Slovácko.

V rámci první investiční akce, splavnění do Hodonína, bude vedle stávajícího jezu na vodním toku Radějovka vybudována nová **plavební komora Rohatec** se zázemím. Dále dojde k rozšíření koryta tohoto nesplavného toku pod jezem v délce cca 800 m. Součástí stavby je i **zvýšení stávajícího hospodářského mostu a vybudování nové ocelové lávky pro pěší a cyklisty**, která zajišťuje bezpečné spojení mezi českou a slovenskou stranou. Významnou částí projektu je i řada **kompensačních opatření**, které mají za cíl minimalizovat negativní vliv stavby na životní prostředí. Mezi nejvýznamnější opatření patří **přeložka regionální**



Plavební komora Rohatec, vizualizace



ho biokoridoru.

V rámci druhé investiční akce bude nutné překonat stávající **jez Bělov u Otrokovic** výstavbou nové **plavební komory**. Ve zdrži jezu Bělov budou provedeny nezbytné úpravy pro zajištění požadovaných parametrů vodní cesty a bude vybudována **nové přístaviště v Kroměříži**. Délka prodloužení severním směrem bude cca 15,8 km.



Po vodě - ekologicky, levně a v pohodě

Vydává Ředitelství vodních cest ČR, květen 2008, www.rvccr.cz

BAŤŮV KANÁL



Baťův kanál je historickou vodní cestou nacházející se ve východní části jižní Moravy. Jedná se o **vodní cestu vybudovanou v letech 1934 - 1938** za účelem závlah, plavby a zvýšení hladiny spodních vod, ale především za účelem dopravy lignitu firmou Baťa z Rohatce do Otrokovic.

Na celé trase, která činila cca 50 km, bylo původně vybudováno **14 plavebních komor**, v současné době již neexistuje plavební komora v Otrokovicích. Plavební kanál je částečně veden po řece Moravě a částečně nově vykopaným umělým korytem, které se od řeky odděluje ve Spytihněvi, znovu se spojuje ve Starém Městě. Ve Veselí se kanál znovu odděluje, ve Vnorovech se s řekou unikátním způsobem kříží a pokračuje až do Rohatce.

Vodní cesta byla provozována i po válce, kdy se po ní dopravovalo uhlí, štěrk, písek a jiné materiály. Avšak válečné škody a nárůst provozních nákladů na údržbu vedly v 60. letech minulého století k úplnému zastavení plavby a opuštění této vodní cesty.

Po znovuotevření v roce 1995 slouží převážně pro turistickou plavbu.

V roce 2002 změnila vodní cesta svůj oficiální název „Vnitrozemský průplav Otrokovice-Rohatec“ na původní lidové jméno „Baťův kanál“.

