

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI**

**Přírodovědecká fakulta**

**Katedra geografie**

**David KOSÍK**

**BAŽŮV KANÁL A JEHO POTENCIÁL PRO ROZVOJ  
CESTOVNÍHO RUCHU V REGIONU**

**Bakalářská práce**

**Vedoucí práce: Mgr. Jan Hercik**

**Olomouc 2014**

## **Bibliografický záznam**

**Autor (osobní číslo):** David Kosík (R11764)

**Studijní obor:** Učitelství geografie pro SŠ (kombinace BI-Z)

**Název práce:** Baťův kanál a jeho potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v regionu

**Title of thesis:** The Bata's Artificial Channel and its potential for the development of the tourist industry in the region

**Vedoucí práce:** Mgr. Jan Hercik

**Rozsah práce:** 77 stran

**Abstrakt:** Tato bakalářská práce je zaměřena na analýzu významu Baťova kanálu a jeho přístavů, které ovlivňují potenciál cestovního ruchu. Cílem je vyhodnotit současný význam Baťova kanálu a jeho přístavů pro rozvoj v regionu. Cílem je také navrhnout opatření, které vede k růstu dalšího zájmu o tento turistický cíl. K dílčím cílům patří zakomponování Baťova kanálu do krajinné sféry a stručný popis vývoje Baťova kanálu.

**Klíčová slova:** cestovní ruch, srovnávací analýza, Baťův kanál

**Abstract:** This bachelor study is oriented on an analysis of the importance of Bata's artificial water channel and its inland ports which influence the potential power of the tourist industry. The object is the interpretation of the evaluation of the latest importance of Bata's artificial water channel and its inland ports for the economic development in the region. The aspiration is also to make a suggestion which leads to an economic growth of the further interest of this tourist object. To the partial acceptance belongs the incorporation of the Bata's artificial water channel to the landscape sphere and a short report of the development of Bata's artificial water channel.

**Keywords:** tourist industry, comparative analysis, Bata's Artificial Water Channel

Prohlašuji, že jsem zadanou práci řešil samostatně pod vedením Mgr. Jana Hercika a všechny použité zdroje jsou uvedeny na konci práce.

V Olomouci 8. 5. 2014

podpis

Na tomto místě bych chtěl poděkovat Mgr. Janu Hercikovi za odborné vedení práce, za cenné rady a připomínky zejména k dotazníkovému šetření. Dále bych chtěl poděkovat panu V. Bártkovi - řediteli turistického centra ve Veselí nad Moravou za poskytnuté materiály k Bařovu kanálu.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **David KOSÍK**  
Osobní číslo: **R11764**  
Studijní program: **B1501 Biologie**  
Studijní obory: **Geografie**  
**Biologie**  
Název tématu: **Bařův kanál a jeho potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v regionu**  
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Práce je zaměřena na analýzu významu Bařova kanálu a charakteristiku jednotlivých přístavů, jako důležitých turistických cílů s významným potenciálem pro další růst. Cílem je vyhodnotit, jak současný význam Bařova kanálu a jeho přístavů pro rozvoj regionu, tak pokusit se navrhnout opatření, která by vedla k růstu dalšího zájmu o tento turistický cíl. K dílčím cílům patří především stručný popis vývoje Bařova kanálu a jeho zakomponování do krajinné struktury oblasti.

Předběžná osnova práce:

1. úvod (cíle práce, metody zpracování)
2. Historický vývoj Bařova kanálu (od přepravy uhlí po dopravu turistů)
3. Zkomponování Bařova kanálu do kontextu okolní krajiny
4. Bařův kanál - turistický cíl na hranicích Moravy a Slovenska (popis a analýza současného stavu jednotlivých přístavů)
5. Návrh opatření pro zvýšení atraktivity
6. Závěr

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:

**FOLTÝNOVÁ, I. (2011):** Analýza návštěvnosti Bařova kanálu od roku 1995, VŠB-TU, Ostrava  
Historie Bařova kanálu [online]. Dostupné na <http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.http://www.batuvkanal.cz, www.vychodni-morava.cz/lokalita/6/?>,  
**KRČOVÁ, I. (2011):** Bařův kanál a jeho přístavy - perspektiva pro cestovní ruch na Slovácku, MU, Brno  
**LEDNICKÝ, V. (2004):** Využití technických památek v českém cestovním ruchu. Ostrava: VŠB-TU Ostrava  
**VYSTOUPIL, J. a kol. (2006):** Atlas cestovního ruchu České republiky. MMR, Praha  
**VYSTOUPIL, J. a kol. (2007):** Návrh nové rajonizace cestovního ruchu ČR. MU, Brno

Vedoucí bakalářské práce: **Mgr. Jan Hercik**  
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **11. června 2013**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2014**

L.S.

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

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

V Olomouci dne 11. června 2013

1. ÚVOD.....	9
2. CÍLE A METODY.....	10
3. HISTORICKÝ VÝVOJ BAŽOVA KANÁLU (OD PŘEPRAVY UHLÍ PO DOPRAVU TURISTŮ).....	12
3.1 Historie plavby.....	15
4. ZKOMPOOVÁNÍ BAŽOVA KANÁLU DO KONTEXTU OKOLNÍ KRAJINY . ....	18
4.1 Hydrologie .....	18
4.1.1 Nejdůležitější přítoky Moravy.....	19
4.2 Geomorfologie .....	20
4.3 Biogeografie .....	21
5. BAŽŮV KANÁL - TURISTICKÝ CÍL NA HRANICÍCH MORAVY A SLOVENSKA (POPIS A ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU JEDNOTLIVÝCH PŘÍSTAVŮ).....	22
5.1 Přístav Staré Město u Uherského Hradiště.....	23
5.2 Přístav Veselí nad Moravou.....	24
5.3 Přístav Vnorovy.....	25
5.4 Přístav Strážnice.....	26
5.5 Přístav Petrov.....	27
5.6 Přístav Skalica.....	29
5.7 Přístav Hodonín.....	29
5.8 Výsledky jednotlivých kriterií.....	30

5.9 Porovnání dosažených výsledků s výsledky I. Krčové.....	34
5.10 Analýza návštěvnosti v jednotlivých přístavech Baťova kanálu.....	35
5.11 Monitoring počtu uživatelů stezky kolem Baťova kanálu.....	38
5.12 Výsledky dotazníkového šetření.....	42
6. NÁVRH OPATŘENÍ PRO ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY.....	53
7. ZÁVĚR.....	57
8. SUMMARY.....	58
9. POUŽITÁ LITERATURA.....	59
9.1 Knižní zdroje.....	59
9.2 Internetové zdroje.....	60
10. PŘÍLOHY.....	62



# 1. Úvod

Pro volbu tohoto tématu bakalářské práce jsem se rozhodl z důvodu blízkosti vodního díla Baťův kanál od mého bydliště a tedy jeho poměrně snadné dostupnosti pro terénní výzkum, pro kontaktování odpovědných pracovníků v místních obcích a provozovatelů lodní dopravy v přístavištích, pro pořizování aktuální fotodokumentace a pro předpoklad snadného získání literatury a internetových zdrojů (kteréžto však byly ve skutečnosti obtížnější, nežli se na začátku zdálo). Odjakživa mě zajímala historie a původní účel Baťova kanálu, tedy informace, které byly ještě v době mého dětství poměrně málo známé a popularizované, o to víc tedy lákavé k poznání. K rozvinutí mého zájmu pak k tomu ještě přispěly více či méně se objevující úvahy o nadregionálním přesahovém významu Baťova kanálu v širším kontextu Kanálu Dunaj – Odra – Labe. Bližší seznámení se s uvedenou problematikou, tolik významnou pro mé rodné Slovácko, bylo pro mě významnou motivací a zároveň příležitostí naučit se vyhledávat a pracovat s literaturou, diferencovat podstatné informace od nepodstatných a nacházet vše nové, dosud nepublikované, objevovat v tématu to, co je užitečné, přínosné. K tomu jsem rovněž upřel svou pozornost ve snaze se toho co nejvíce dozvědět.

## 2. Cíle a metody

Cílem mé bakalářské práce je analýza významu Bařova kanálu jako významného turistického cíle s významným potenciálem pro další růst. Dalším cílem je zjistit jeho návštěvnost, ukázat jaké jsou možnosti zvýšení návštěvnické atraktivity a celkového potenciálu regionálního cestovního ruchu v této části Jihovýchodní Moravy. K řešení jsem se inspiroval a využil metodiku srovnávací analýzy, citovanou z bakalářské práce „Bařův kanál a jeho přístavy – perspektiva pro cestovní ruch na Slovácku“ studentky Ivety Krčové z Ekonomicko-správní fakulty MU z roku 2011 (dostupné online na [http://is.muni.cz/th/322976/esf\\_b/bakalarka\\_batuv\\_kanal.pdf](http://is.muni.cz/th/322976/esf_b/bakalarka_batuv_kanal.pdf)).

Cílem práce je rovněž zjistit další skutečnosti ovlivňující návštěvnost – např. cykloturistika. V minulých desetiletích vedly po obou stranách plavebního kanálu na travnatých hrázích jen úzké uježděné hliněné pěšiny, ty se dnes postupně mění v moderní širší a zpevněné cyklostezky. A na nich jsem se rozhodl zjistit vývoj frekvence cyklistů, stav a perspektivy vybudování dílčích cyklostezek např. směrem jižně od Veselí nad Moravou a event. s nimi související obslužnou infrastrukturu.

Dalším cílem je na základě osobních rozhovorů s jednotlivými provozovateli přístavů podat návrh pro zvýšení návštěvnosti a celkové přitažlivosti Bařova kanálu pro cestovní ruch a poukázat tak na skutečnosti, které mohou jednotlivé přístavy ještě více zatraktivnit a zvýšit tak jejich potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v regionu. S tím souvisí potřeba připomenutí historie, někdejšího čistě hospodářského významu, současného širšího společenského odkazu Bařova kanálu a zhodnocení přírodních poměrů této dnes turisticky významné vodní cesty.

Pro kvalitativní hodnocení jednotlivých přístavů bylo vymezeno 22 kritérií, které jsou ještě rozdělené na 3 základní kritéria hodnocení analýzy služeb - zázemí a dostupnost přístavů, služby nabízené návštěvníkům přístavů a marketingové aktivity přístavů. Každé kritérium je ohodnoceno počty bodů od 0 - 5, z nichž počet získaných bodů 0 je nejhorší

hodnocení a naopak počet získaných bodů 5 je nejlepší. Tyto body se pak vynásobí hodnotami vah pro jednotlivá kritéria (součet vah je 100 %, čím větší váha, tím větší důležitosti kritéria pro návštěvnost) a poté se provede celkový součet bodů. Pomocí toho si lze vytvořit představu o konkrétní situaci v jednotlivých přístavech Baťova kanálu a o tom, jak mohou přispět k cestovnímu ruchu na Slovácku. (*Baťův kanál a jeho přístavy- perspektivity pro cestovní ruch na Slovácku*. ESF MU Brno, 2011. Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/322976/esf\\_b/](http://is.muni.cz/th/322976/esf_b/). Bakalářská práce. Ekonomicko-správní fakulta MU Brno. Vedoucí práce Ing. Andrea Holešinská)

Podstatnou součástí srovnávací analýzy jednotlivých přístavů je analýza jejich návštěvnosti, dále pak metoda dotazníkového šetření kvality poskytovaných služeb a celkové obslužné infrastruktury. Vyplňování dotazníků bylo prováděno osobně nebo telefonicky. Celkově bylo osloveno 9 přístavů - Skalica, Hodonín, Petrov, Rohatec, Sudoměřice, Strážnice, Vnorovy, Veselí nad Moravou a Staré Město u Uherského Hradiště – na 7 z nich byly dotazníky vyplněny, naopak přístavy Sudoměřice a Rohatec o sobě neposkytly žádné informace ani po několika urgencích.

V této práci jsem se pokusil i ověřit stávající literární podklady a doplnit chybějící údaje metodou interview s profesionálními pracovníky přístavů, místních úřadů i vlastních návštěvníků. Snažil jsem se získat nové informace metodou dohledávání dalších literárních zdrojů – to vše v zájmu podání co nejuplněnější a nejaktuálnější informace o Baťově kanálu a jeho přírodním a společenském potenciálu. Citovaného kompilačního charakteru jsou některé části této bakalářské práce, zejména úvodní informativní kapitola o historii Baťova kanálu, kde jsem se rozhodl využít z nabídky různých více-méně kvalitních zdrojů podle mne ten nejlepší, jímž je práce ČMELÍK, P., FIALA, P. a kol., 2003.

### **3. Historický vývoj Baťova kanálu (od přepravy uhlí po dopravu turistů)**

Historie Baťova kanálu sahá do 20. let 20. století, kdy se začala regulovat řeka Morava. První projekt závlahového kanálu byl zpracován ve 30. letech 20. století pro území od Veselí nad Moravou kolem vnorovského jezu po město Strážnici. Vypracovaný projekt nebral v úvahu jeho plavební využití. V té době vlastnila firma Baťa (a.s., Zlín) lignitový důl Jan v Ratiškovcích a řešila problém levné přepravy lignitu pro své závody v Otrokovicích a ve Zlíně. Přeprava po železnici nebyla příliš rentabilní z důvodu vysokých dopravních tarifů, proto Jan Antonín Baťa zadal zpracování projektu na dopravu lignitu po řece Moravě. Janu A. Baťovi šlo kromě přepravy lignitu do Otrokovic také o realizaci starého snu - průplavu Dunaj-Odra-Labe, který se zdál být z v podmínkách První republiky neuskutečnitelným. Od plavebních aktivit se neočekávaly výrazné finanční zisky, ale ekonomická samostatnost - plavbu nebylo třeba dotovat. Firma Baťa rovněž získala koncesi na další výstavbu přístavů, prodloužení kanálu do Dunaje, plavbu na Dunaji i na dalších vodních cestách. Nový návrh na výstavbu tohoto vodního díla odsouhlasila meziministerská porada dne 7. 2. 1934 s podmínkami, že stavebníkem bude Země moravskoslezská, přičemž projektantem bude Zemský úřad v Brně. Zastupitelstvo moravskoslezské rozhodlo o vybudování závlahového a plavebního kanálu na řece Moravě od Otrokovic k Rohatci nákladem 25,5 milionu Kč. Tato nákladná stavba měla zavlažit jednak 8212 ha luk podél řeky Moravy a vedle toho měla způsobit vznik splavného kanálu v délce 50 km. Po kanále se měly plavit lodě o nosnosti 100 až 150 tun. Firma Baťa přispěla na stavební náklad 2 400 000 Kč a získala touto stavbou bez překládání zboží přímou vodní dopravu z Otrokovic až do Rohatce. (DULA, Karel: Budování plavebního kanálu. Výstřížkové služby firmy Baťa, inv. č. 158, fol.8)

V roce 1934 jednal Jan A. Baťa s ministerským předsedou o státním příspěvku na splavnění řeky Moravy ve spojení se závlahovým kanálem. Hodnota stavby byla vyčíslena na 34 mil. Kč, přičemž 9 mil. Kč by hradila firma Baťa, 7 mil. Kč stát a 18 mil. Kč bylo hrazeno v rámci

melioračních akcí. Při zpracování projektů bylo navrženo zvýšení velikosti lodí, s tím, že v kanálových úsecích budou nákladní čluny vlečeny potahem ze břehu. (KARKOŠKOVÁ, A., 1999)

Stavba plavebního kanálu byla zahájena dne 16. 10. 1934 a byla organizačně náročná. Země moravskoslezská s firmou Baťa zajistily projekty a realizaci zemních prací i betonových konstrukcí, kovových konstrukcí plavebních komor, jezů a mostů. Závlahová část plavebního kanálu byla upravena místním podmínkám. Při stavbě plavebního kanálu se snažila firma Baťa snížit finanční náklady, např. místo mostu pro potahy u křížení kanálu s řekou byla realizována lanovka na přetahování lodí. Firma Baťa si na vlastní náklady postavila vlastní domky pro obsluhu plavebních komor, Země moravskoslezská přispěla finančně ke koupi pozemků. Realizace stavby byla zkomplikována skutečností, že se jednalo o stavbu pro plavební využití a zároveň i pro závlahu. V rámci dokončující se stavby splavného Baťova kanálu se zřizovaly na některých místech odlehčovací ramena, z nichž největší bylo u Uherského Hradiště, Uherského Ostrohu a Veselí nad Moravou. Stavba těchto odlehčovacích ramen probíhala pomalu vlivem nedostatku dělníků. Ačkoliv firmy, provádějící tyto stavby se snažily všemi možnými způsoby získat potřebný počet pracovních sil, nebylo to za tehdejších okolností vůbec možné. Největší počet dělnictva pohltily žňové práce a tak ostatní práce čekaly na uvolnění pracovního materiálu. Kvůli tomu se stavba prodloužila o několik měsíců. (NOVOTNÝ, Jan: Prodloužení stavby plavebního kanálu. Výstrižkové služby firmy Baťa, inv. č. 160, fol.2)

Stavební práce vrcholily v roce 1937. V trase Spytihněv – Staré Město bylo řečiště převedeno již v červenci 1937. Tato lokalita se ovšem neobešla bez problémů – úzký pruh zeminy, oddělující původní řečiště od nového koryta, se protrhl. Další problémy nastaly taky v Otrokovicích, kde se dělníci potýkali s obtížným zaústěním plavebního kanálu do závodů. Aby lodě mohly proplout až do závodu, musela zde správa závodu nechat vybudovat 760 m dlouhý kanál až k elektrárně. Zde se začala stavět konstrukce odsávacího zařízení na skládání hnědé uhlí.

V roce 1938 se pomalu dokončovaly stavební práce, a tak mohl být Baťův kanál dne 2. prosince 1938 otevřen. V téže roce bylo v Babicích proraženo nové řečiště Moravy. Staré koryto řeky se hlubokým ohybem vymletým za povodní dostalo velmi blízko ke kanálu a hrozilo nebezpečí, že se protrhne. Dosavadní oblouk řečiště měl být odstraněn. Na odstranění byl zvolen technický způsob, díky němuž se vyhloubilo nové koryto řeky pomocí síly vody. Tím se ušetřila těžká a namáhavá práce. (KARKOŠKOVÁ, A., 1999)

Velké škody na Baťově kanálu byly způsobeny v průběhu 2. světové války. Německá armáda zničila všechny mosty, poškodila jezy a potopila lodě. Škody v průběhu války se vyčísly na hodnotu 10 miliónů korun. Opravy po válce započaly v roce 1946 a prodloužily se až do roku 1947. Vodní cesta, která se vázala na jedinou firmu a jeden druh zboží neměla šanci se perspektivně dále vyvíjet. Změny ve struktuře průmyslu a přeprav v 60. letech 20. století přispěly k odstavení nákladní dopravy. S takovými změnami se potýkala i celá Evropa. Také tehdejší změny v zemědělství vedly k ukončení zavlažování polí vodou z kanálu. Hladina vody Baťova kanálu udržovala hladinu podzemních vod, zásobovala vodou vysychající vodoteče, byla recipientem pro čističky odpadních vod a plnila také významnou ekologickou funkci. Na Baťově kanálu se udržovaly periodické čistící práce zanesených a zarůstajících částí, kde koryto zcela zarostlo a nánosy sedimentů bránily průtoku. Na částech čištěných úseků byla ponechána břehová zóna pro zajištění kontinuity osídlení vzácných a chráněných živočichů. Nejvíce zanesené úseky kanálu se čistily i 20 let. K výrazným rekonstrukcím došlo v důsledku tlaku okolních obcí v roce 1996 nadačním fondem Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu. Čistily se jednotlivé úseky kanálu a rekonstruovaly se plavební komory ve Vnorovech, Uherském Ostrohu a ve Veselí nad Moravou. Investice na opravu kanálu se čerpaly z Ředitelství vodních cest. V roce 2001 byl zrekonstruován plavební uzel Strážnice s dvěma plavebními komorami a malým jezem na řece Veličce. (ČMELÍK, P., FIALA, P. a kol., 2003)

### 3.1 Historie plavby

První plavební koncese byla udělena firmě Baťa v roce 1934. Poté byla koncese firmě odebrána z důvodu nesplnění zahájení plavby do jednoho roku. Poté byla nová plavební koncese udělena Janu A. Baťovi, ale jen pro plavbu na československém úseku Dunaje a jeho přítocích. V roce 1939 vznikla „Moravská plavební a.s. Morava“. Této společnosti bylo uděleno 11. 8. 1939 povolení k plavbě pouze po Moravě a jejích přítocích. Sídlo Moravské plavební akciové společnosti bylo ve Zlíně. Plavba lodí probíhala tak, že v Otrokovicích byl prázdný člun připojen za remorkér, kterým byl odtážen až ke komoře ve Svytlavě. Tam byl prázdný člun odpojen a remorkér se vrátil zpět do Otrokovic. Prázdný člun byl potom zapojen za traktor či koňský potah a vlečen k plavební komoře ve Starém Městě. Zde byl prázdný člun přepojen na druhý remorkér, který jej zavezl do Veselí nad Moravou, kde začíná opět kanál a zde byl člun opět zapojen za traktor či koňský potah. Traktor či koňský potah dotáhl tento prázdný člun až do cílového místa – do přístaviště Rohatec. Každý remorkér měl svěřený jeden úsek řeky Moravy. Remorkér si po vyložení člunu počkal na plný a naopak. Nákladní čluny byly po Baťově kanále dopravovány současně. K vyhýbání nákladních člunů docházelo buď ve výhybnách, nebo v přístavech. Přeprava nákladních člunů z Baťova do Rohatce trvala za ideálních vodních stavů kolem 10 hodin. Problémy s vysokými vodními stavy souvisely s výškou mostů, protože mosty byly postaveny velmi nízko.

Po dosažení cílové stanice byl člun, včetně otočného manévru a vykládky nebo nakládky, připraven za téměř 2 hodiny na cestu zpět. Nákladní lodě s lignitem pravidelně připlouvaly do Baťova, aby zásobovaly Baťovu elektrárnu. Potíže s nákladní dopravou začaly v lednu roku 1939, kdy uhodily velmi silné mrazy. Většina nákladních lodí ve vodě zamrzla a lodě musely

být z ledu vysekány. V květnu 1939 se naopak jedna motorová loď v Uherském Hradišti potopila. Problémy nákladní přepravy se také ukázaly v zanášení plavebních komor plaveninami. Proto musely být komory pravidelně čištěny, což prodražilo celý provoz vodní cesty. Pro snížení zanášení byly v Uherském Ostrohu navrženy dřevěné rošty na ocelové konstrukci, které měly usměrnit zanášení mimo ústí komor. Tyto stavby se ale v praxi neosvědčily. Další problémy nastaly při vlečení prázdných lodí. Vítr lodě posouval blíže ke břehu a tím poškozoval plech lodí i samotné zpevnění břehů. V létě roku 1939 se započalo na Baťově kanálu s výletními projížďkami. Až 35 pasažérů se mohlo při pravidelných projížďkách kochat krásnou okolní přírodou. Baťovy lodě prošly také odbornou prohlídkou, která dopadla vždy dobře. Čistý bilanční zisk společnosti činil na počátku 40. let 20. století hodnotu kolem 32 000 Kč. Zisky společnosti tedy nebyly nijak moc velké.

(KARKOŠKOVÁ, A., 1999)

V letech 1943-1945 nebyla plavba na kanálu provozována. Po skončení 2. světové války byla a.s. Morava dána pod národní správu společně s firmou Baťa. Ke konci roku 1945 byly Baťovy závody společně s Morava, moravská plavební a. s. znárodněny. Společnost „Moravská plavební a. s.“ fungovala do roku 1946. Poté přešla pod ředitelství báňské a hutní skupiny „Baťa – národní podnik“. V roce 1947 byly pravidelné výletní vyjížděky obohaceny o novou výletní loď, která pojala až 200 pasažérů. Výletníci tak měli šanci spatřit známá města kolem Baťova kanálu a mohli se kochat krásnou přírodou. Po roce 1948 dochází k úpadku dopravní přepravy a kanál se postupně začíná zanášet. V roce 1951 se už lignit nepřepřavoval. Lodě v této době zajížděly nejdále pouze do Kostelan a přepravovaly jen šterk, který se těžil u Babic. Ještě v roce 1960 národní podnik Průmyslové stavby provozoval plavbu v úseku mezi Napajedly a Kvasicemi. Na počátku 60. let 20. století se objevil negativní postoj ministerstva obrany k možnému provozu, protože plavební kanál vedl ve směru předpokládaného útoku vojsk NATO. Počátkem 70. let 20. století byl kanál částečně zanesený, překladní zařízení bylo neudržované a lanovka ve Vnorovech byla demontována. V roce 1972 byl statut vodní cesty zrušen a kanál byl převeden pod správu Povodí Moravy.



K obnovení plavby došlo až v polovině 90. let. Dne 25. 5. 1995 zákonem o vnitrozemské plavbě zařazuje Parlament ČR průplav Otrokovice – Rohatec mezi využitelné vodní cesty. Firmy Etmas a Bobra s.r.o. se snažily nabídnout plavbu lodí i skupinám návštěvníků, ale ukázalo se, že zajistit počet dostatečně navazujících skupin návštěvníků je velmi obtížné. Další plavba se uskutečnila na podzim téhož roku ve Veselí nad Moravou. Náklady akce byly hrazeny z projektu EU INWARD I. Nadace Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu ve spolupráci s obcemi zajistila výstavbu nového přístaviště v Uherském Ostrohu a ve Veselí nad Moravou a celou akci mediálně propagovala. V roce 1996 přijel Tomáš Baťa syn pokřtít novou maďarskou osobní loď. Provozovatelem se stala První moravská plavební a. s., která vyjela s lodí jménem TOMÁŠ BAŤA. Plavba lodi vedla pouze řečištěm řeky Moravy bez použití plavebního kanálu. Tato loď byla nespolehlivá, nehodila se na plavbu Baťovým kanálem, neboť postrádala přípojku k elektrickému proudu a bezpečné místo pro kotvení.

V roce 1997 se nadace zaměřila na podporu vzniku malých podnikatelských subjektů a z nového projektu INWARD II nakoupila 11 motorových člunů, které mohou řídit i návštěvníci. Byl podpořen Veslařský klub Uherské Hradiště, půjčovna motorových člunů ve Svytlavě a Klub vodních motoristů ve Veselí nad Moravou. Dále byla zřízena expozice rybníctví v Kostelanech nad Moravou a v Uherském Ostrohu byla zřízena expozice sladovníctví. Cílem nadace bylo vytvoření takových podmínek, ve kterých je podnikání na vodní cestě rentabilní.

(ČMELÍK, P., FIALA, P. a kol., 2003)

V roce 1998 otevřel pan Antoš ve Strážnici půjčovnu sportovních plavidel a započala také spolupráce s ostatními půjčovnami. Za velmi úspěšný lze považovat rok 1999, kdy bylo přepraveno přes 5 100 návštěvníků. Téhož roku se otevřelo 10 plavebních komor. Nadační fond se zaměřil na propojení vodní cesty s ostatním cestovním ruchem. Návštěvnost díky těmto podmínkám stoupla na více než 17 000 návštěvníků. V roce 2000 byla postavena první speciální kanálová motorová osobní loď Danaj pro 60 cestujících. Ta již vyhovovala všem

potřebným požadavkům. Dále byla otevřena půjčovna kol ve Strážnici a ve Skalici. Nadační fond se v této době pokusil o propojení vodní turistiky s vinařskou turistikou. Počet návštěvníků dosáhl hodnoty 27 500. (KARKOŠKOVÁ, A., 1999)

## **4. Začlenění Baťova kanálu do kontextu okolní krajiny**

Baťův kanál leží převážně v rovinnaté, zemědělsky využívané krajině, která sama o sobě je pro cestovní ruch jen velmi málo atraktivní. Ve zkoumaném území tuto krajinu ztraktivňuje právě existence Baťova kanálu. Z hlediska pětičlenné Vystoupilovy stupnice (Vystoupil a kol., 2007) patří toto území do nejméně atraktivního 1. stupně: „ do 20,0 % potenciálních rekreačních ploch – zemědělsky velmi intenzivně využívaná venkovská krajina, pro cestovní ruch a rekreaci jen velmi málo vhodné přírodní podmínky ”.

### **4.1 Hydrologie**

Řeka Morava je bezesporu nejvýznamnějším tokem východní poloviny České republiky - Moravy. Od středověku dodnes nese území, které můžeme zhruba ztotožnit s Dolnomoravským úvalem, tedy širokým okolím Baťova kanálu, název Zahrada Moravy. Řeka dnes v tomto Dolním Pomoraví protéká úrodnou krajinou. Hojnost ryb v řece, okolních mrtvých ramenech a tůních dávala výdělek a obživu mnoha generacím. Od Hodonína k ústí řeky do Dunaje pluly kdysi lodě s nákladem soli, tabáku a stavebního kamene a tento hospodářský potenciál se stal i inspirací pro průmyslníka Baťu. Řeka Morava vždy byla tajemná a hrozivá, plná skryté síly. Po staletí opouštěla řeka Morava své koryto na jaře v době tání i v každém období dešťů, dokud ji lidé preventivně nespoutali v regulovaném řečišti. Masív Kralického Sněžníku (1423 m n. m.) s horou Klepáčem je velkým evropským rozvodím: na západním svahu pramení Kladská Nisa tekoucí do Baltského moře, na jihu

Divoká Orlice teče do Severního moře. Na jižním svahu pramení i Morava – nejdůležitější a nejdelší vodní tok moravské země, odvádí své vody do Dunaje a tím do Černého moře. (LISICKÁ, V., REICHMANN, V., 1976)

Pramen leží v nadmořské výšce 1380 m, protéká severní, střední, východní a jižní Moravou, kterou opouští po soutoku s Dyjí, kdy tvoří hraniční tok mezi Slovenskem a Rakouskem a vlévá se do Dunaje u Děvína v nadmořské výšce 136 m. Celková plocha povodí činí 26 580 km<sup>2</sup>, pod soutok s Dyjí 10 691 km<sup>2</sup>. Délka toku Moravy od pramene k ústí je 353 km, délka na území Moravy 284 km. Nejvyšší spád má Morava v hornatině Kralického Sněžníku. Pod přítokem Třebůvkou vstupuje Morava do úvalů, nejprve Hornomoravského a pod Napajedelskou průrvou do Dolnomoravského úvalu. Území státu opouští v jejím nejnižším bodě (148 m n. m.) na hranici se Slovenskem a Rakouskem. Na řece Moravě je 14 významných vodoměrných stanic: Vlaské, Raškov, Moravičany, Olomouc-Nové Sady, Kojetín, Kroměříž, Napajedla, Spytihněv, Uherské Hradiště, Kostelany, Uherský Ostroh, Strážnice, Rohatec a Lanžhot. (DEMEK, J., NOVÁK, V. a kol., 1992)

#### **4.1.1 Nejdůležitější přítoky Moravy**

Dřevnice odvodňuje Zlínskou vrchovinu, Fryštáckou brázdu a jejich bezprostřední okolí. Pramení ve výšce 610 m n. m. pod Kotáry a do Moravy ústí zleva u Otrokovic. Plocha povodí měří 434,6 km<sup>2</sup> a tok má délku 42,3 km. Fryštácký potok je pravostranný přítok Dřevnice s ústím ve Zlíně (210 m n. m.). Mezi ústím Dřevnice a Olšavy přijímá Morava zprava několik větších toků, zvláště Kudlovický potok a Salašku, avšak vodohospodářsky významnější je pouze levostranný přítok Březnice, ústící do Moravy u Jarošova.

Olšava představuje typickou řeku odvodňující oblast od Bílých Karpat napříč Vizovickou vrchovinou do Dolnomoravského úvalu. Ústí zleva do Moravy u Kostelan. Mezi ústím Olšavy a Dyje přijímá Morava jen menší toky z oblasti lemující Dolnomoravský úval. Jedním z nich je Dlouhá řeka (Morávka), vodohospodářsky významný tok pramenící jižně od Starých Hutí ve výšce 435 m n. m. a ústící zprava do Moravy u Nedakonic ve 175 m n. m. Okluky jsou dalším vodohospodářsky významným tokem, který ústí do Moravy, tentokrát zleva u

Uherského Ostrohu ve výšce 174 m n. m. U Strážnice (168 m n. m.) přijímá Morava zprava Syrovínku, pramenící v Chříbech severozápadně od Syrovína. Jako poslední vodohospodářsky významnější tok pro Moravu nad soutokem s Dyjí je Velička, pramenící v Bílých Karpatech na severních svazích Velké Javořiny ve výšce 780 m n. m. a ústící zleva do Moravy u Strážnice.

Po soutok s Dyjí má vlastní povodí Moravy rozlohu 10 691 km<sup>2</sup>, délka toku je 284 km a má průtok 65,1 m<sup>3</sup> · s<sup>-1</sup>. (DEMEK, J., NOVÁK, V. a kol., 1992)

## 4.2 Geomorfologie

Území, v němž se nachází Bařův kanál, patří z hlediska geomorfologického do Dolnomoravského úvalu, který je nejsevernějším výběžkem Vídeňské pánve. Dolnomoravský úval je sníženina s plochým reliéfem měkkých tvarů na neogenních a kvarterních horninách. S Hornomoravským úvalem je spojena Napajedelskou bránou. Na východě sousedí s Vizovickou vrchovinou a Bílými Karpaty. Na severu tvoří jeho hranici Středomoravské Karpaty a na západě Rakousko-jihomoravské Karpaty. S Dyjsko-svrateckým úvalem je spojen Věstonickou bránou. Jižní hranici tvoří státní moravsko-slovenská hranice (DEMEK, J. a kol., 1965). Dolnomoravský úval odvodňují Morava a Dyje. Obě řeky v nich složitě meandrují a mění svá koryta. Uprostřed niv vystupují nad jejich povrch nevelké ostrůvky nízkých teras, jejichž povrchové části byly často převáty (PELÍŠEK, J. 1943a, b). Řeku Moravu lemují po svých stranách říční terasy. Výskyt vyšších teras je však ojedinělý. (DEMEK, J. a kol., 1965)

Na pravém břehu Moravy mezi Vracovem, Moravským Pískem, Hodonínem, Mutěnicemi a Mistřínem je rozsáhlá oblast vátých písků. K jejich převátí došlo v časovém úseku mezi sedimentací hrubých říčních štěrků a povodňových sedimentů nivy Moravy patrně v 1. tisíciletí n. l. (DEMEK, J., 1965)

Dolnomoravský úval, jako součást Vídeňské pánve, má složitou stavbu, jehož dnešní rysy jsou výsledkem hlavně vertikálních poklesových pohybů podél zlomů. Jeho nejmladší částí je hradištský příkop. V této části také tvoří jeho omezení výrazné svahy zlomového původu. Vývoj povrchových tvarů začíná teprve ve svrchním pliocénu, kdy vysychají poslední zaplavované pánve a průtoková jezera. Na vynořeném povrchu se organizuje říční síť konsekventních a prodloužených konsekventních vodních toků. Značný vliv na vývoj povrchových tvarů měly periglaciální pochody pleistocénu. Akumulací a erozí vodních toků vznikla stupňovina říčních teras. V pahorkatinách vznikla suchá údolí. Silné pokryvy spraší, dodaly reliéfu měkké tvary. Převátím písků přes spraše vznikla přesypová oblast. V údolních nivách vznikla v několika časově oddělených obdobích souvrství povodňových sedimentů. (DEMEK J., 1965)

### 4.3 Biogeografie

Hodonínský bioregion leží na východě Jižní Moravy, zabírá malou střední část geomorfologického celku Dolnomoravský úval. Biota je řazena do 1. dubového a do 2. bukovo-dubového vegetačního stupně. Vegetace tvoří acidofilní a teplomilné doubravy s ostrovy olšin a slatin. Z biogeografického hlediska je bioregion velmi extrémní. Charakteristická je bohatá biota na písčích, která se projevuje jako mozaika teplomilných panonských druhů s četnými glaciálními i postglaciálními relikty. V současnosti převažují kulturní bory, hodnotné jsou zbytky doubrav, slatin, mokřady a rybníky. Culek uvádí, že podle E. Quitta leží celé území v nejteplejší oblasti T4. Podnebí je výrazně teplé, středně suché až mírně vlhké. Bioregion leží v termofytiku ve střední části fyto geografického podokresu 18b Dolnomoravský úval. Potenciálně se zde vyskytují acidofilní doubravy, endemitické teplomilné doubravy. Flora je velmi pestrá, tvořená rozmanitými fytochoriony. Fauna bioregionu je součástí panonské podprovincie na Moravě. Mezi významné druhy patří např. husa velká a skokan štíhlý. Osídlení v minulosti bylo minimální, pouze na okrajích eolického reliéfu. Značná část lesů byla v historii degradována pastvou, těžbou hrabanky a kácením. (CULEK, M. (ed.), 1996)

Zlínský bioregion leží na východní Moravě, zabírá severní polovinu geomorfologického celku Vizovická vrchovina, avšak bez jeho severních a západních výběžků. Ve Zlínském bioregionu dominuje ochuzená biota karpatského bukového lesa, vegetaci tvoří dubohabrové háje a květnaté bučiny. Nejnižším bodem je okraj nivy Moravy u Uherského Hradiště (180 m n. m.).

Dle E. Quitta leží jihozápadní okraj v teplé oblasti T2. Podnebí je tedy mírně teplé a v chráněných nízkých polohách až teplé (Napajedla 8,7 stupňů Celsia, 625 mm). Srážky rostou směrem od úvalu k východu. Z hlediska biogeografického leží Zlínský bioregion v mezofytiku. Potenciální vegetaci nižších částí bioregionu tvoří karpatské dubohabřiny. Skladba květeny je jednotvárná, tvořená běžnými druhy moravských Karpat. Bioregion je charakterizován ochuzenou faunou předhůří Karpat ve zkulturněné krajině, s ojedinělými zbytky suchomilných společenstev. Tekoucí vody patří do pásma pstruhového, Dřevnice pod Zlínem náleží do pásma lipanového. Mezi významné druhy patří např. ježek východní a strakapoud jižní. (CULEK, M. (ed.), 1996)

## **5. Baťův kanál – turistický cíl na hranicích Moravy a Slovenska**

Pro hodnocení srovnávací analýzy vybraných přístavů byla použita metoda Ivety Krčové z Ekonomicko-správní fakulty MU z její bakalářské práce s názvem „Baťův kanál a jeho přístavy-perspektivita pro cestovní ruch na Slovácku“ (online dostupné na [http://is.muni.cz/th/322976/esf\\_b/](http://is.muni.cz/th/322976/esf_b/)).

Svou pozornost jsem ve výzkumu zaměřil na těchto 7 přístavů v Baťově kanálu, řazených v severojižním směru od severu k jihu po říčním proudu: Staré Město u Uherského Hradiště, Veselí nad Moravou, Vnorovy, Strážnice, Petrov, slovenská Skalica a Hodonín.

Po analýze služeb a dalších faktorů ovlivňujících návštěvnost následuje celková analýza návštěvnosti a její prolnutí s analýzou služeb.

Analýza služeb se zaměřuje na kritéria zázemí a dostupnost přístavů, služby nabízené návštěvníkům přístavu a marketingové aktivity přístavů, která mohou ovlivňovat návštěvnost jednotlivých přístavů.

Po součtu vah jednotlivých dílčích kritérií je výsledkem:

- váha kritéria Zázemí a dostupnost přístavů 12 %,
- kritéria Služby nabízené návštěvníkům přístavů 43 %,
- kritéria Marketingové aktivity přístavů 35 %

([http://is.muni.cz/th/322976/esf\\_b/](http://is.muni.cz/th/322976/esf_b/), 2014)

V příloze uvádím shrnutí kritérií, jejich vah a bodovací škály

## **5.1 Přístav Staré Město u Uherského Hradiště**

Přístav ve Starém Městě u Uherského Hradiště má jako ostatní přístavy bezbariérový přístup jak do vlastního areálu, tak do lodí. Přímo v obci se nachází hojnost turistických zajímavostí, např. památník Velké Moravy, kostel sv. Ducha nebo rotunda sv. Michala. Přístav je od hlavní silnice vzdálen do 100 metrů, příjezdová komunikace je v dobrém stavu. Může zde zaparkovat více než 40 automobilů a 2 autobusy, parkoviště je hlídané za poplatek. Otevírací doba je podle potřeby volná od rána do posledního návštěvníka, každý den po celou sezonu, kromě špatného počasí. Sociální zázemí zde mají kvalitní, na odpovídající úrovni. Veškerý personál je odborně vyškolen a je schopen se domluvit s cizinci, nejen ze Slovenska. Přístav umožňuje komplexní služby i organizační zajištění turistických zájezdů, včetně možnosti pronájmu prostorů v areálu. Každý týden v sezoně přístav pořádá různé malé zábavné akce, příležitostně a podle počasí a zájmu i některé časově a tematicky větší, zejména

pro mládež. Počet lodí k vypůjčení je omezen na 6 - 10. V samotném přístavu zatím není možnost kempování, k ubytování návštěvníků však slouží místní ubytovna. Z důvodu omezeného prostoru areálu a vlastního přístaviště mohou lodě zakotvit jen krátkodobě. Přístav nabízí sortiment studených, teplých i typicky moravských jídel s kapacitou 70 míst k sezení u restaurace. Není zde možnost a tedy nabídka výletních plaveb na velkých lodích, tato nevýhoda je ale vyrovnávána nabídkou zapůjčení jízdních kol. Podobně jako ostatní přístavy i tento nabízí programy cílené na 4 a více skupin návštěvníků - studenty, důchodce, rodiny s dětmi a cizince. Přístav Staré Město u Uherského Hradiště se propaguje na internetových stránkách, které však poměrně málo aktualizuje, tj. méně než jednou týdně. Funguje také propagace pro zahraniční návštěvníky.

## **5.2 Přístav Veselí nad Moravou**

Veselský přístav patří k nejlépe vybaveným, navštěvovaným a celkově fungujícím mezi sedmi porovnávanými. Má bezbariérový přístup jak do přístavu, tak i do lodí. V okruhu 5 - 10 kilometrů od přístavu se nachází více než 6 turistických zajímavostí, z nichž 3 jsou přímo v obci, tj. zámek hrabat Chorinských, lidová hvězdárna a kostel sv. Bartoloměje, nedaleko pak je poutní místo Svatý Antonínek u Blatnice pod Svatým Antonínkem a lichtensteinský zámek v Uherském Ostrohu. Hlavní silnice se od přístavu nachází do 100 metrů, příjezdová komunikace do přístavu je ve velmi dobrém stavu. Přilehlé vyasfaltované parkoviště má kapacitu do 20 automobilů a cca 2 - 3 autobusy, což je vzhledem k obvyklé poptávce dostatečné. Otevírací doba přístavu je více než 8 hodin denně, každý den celou sezonu, včetně možnosti občasných večerních plaveb i po zavírací době. Sociální zázemí má veselský přístav na výborné úrovni - v přístavu je více než 8 WC s odpadem do obecní kanalizace napojené na čističku, dále mají návštěvníci k dispozici sprchu a samozřejmostí je pitná voda z veřejného vodovodu. Personál tohoto přístavu je odborně vyškolen, schopen se domluvit s cizinci a je zde i kvalifikovaný průvodce. Veselský přístav nabízí možnost komplexní obsluhy turistických zájezdů, ve srovnání s ostatními zde však mají za vyšší standard i vyšší ceny. Jednou za sezonu přístav pořádá nějakou malou zábavnou akci a několikrát za sezonu velkou



tematickou akci, převážně pro mladé návštěvníky. Přístav nabízí k vypůjčení více než 20 lodí, včetně několika nových moderních. V přístavu Veselí nad Moravou není možnost stanování, ale nabízí možnost ubytovat se v chatkách, ubytovnách a je zde početně omezená možnost zaparkování a připojení karavanů. Za poplatek je možno kotvit v přístavu lodě jak krátkodobě, tak i dlouhodobě. V sezónu je zde možno uskutečnit výletní plavby s průvodcem i s občerstvením, včetně tematických plaveb. Veselský přístav nabízí i možnost vypůjčení jízdních kol. Přístav nabízí pouze jeden cílený program pro návštěvníky, zejména pro školy, je zde nabídka koupě omezeného sortimentu dárkových předmětů. Veselský přístav propaguje své aktivity na internetových stránkách, včetně rozesílání emailů zákazníkům. Přístav je propagován v mezinárodním kontextu a využívá 3 - 4 možnosti reklamy. Místní základní škola využívá okolní přírodu kanálu k přírodopisnému vzdělávání svých žáků – každoročně jsou zde pořádány školní exkurze a pod vedením učitelů žáci zpracovávají pracovní listy a učí se poznávat živou a neživou přírodu, místní historii a vše o Baťově kanálu. Tak žáci získávají nejen vědomosti, ale i patřičný vztah k přírodě a její ochraně.

### **5.3 Přístav Vnorovy**

Areál a vlastní přístav ve Vnorovech patří k těm menším, méně navštěvovaným, avšak vcelku k dobře vybaveným na trase Baťova kanálu. Je spíše tranzitním, nežli cílovým. Z hlediska bezbariérového přístupu dosahuje nejvyššího počtu bodů - bezbariérový přístup je do lodí i do přístavu. V okruhu 5 - 10 kilometrů se nachází méně turistických zajímavostí než je tomu i jiných přístavů, v místě můžeme zmínit např. rodný dům Marušky Kudeřikové a kostel sv. Alžběty. Hlavní silnice se od přístavu nachází více než 3 km, což je pro tento přístav značná nevýhoda, a proto dosahuje nejnižšího počtu bodů. Příjezd do přístavu je ztížený a jen po místní komunikaci. U přístavu může parkovat až 20 automobilů. Přes plavební sezónu mají každodenní provoz, přizpůsobený podle zájmu i více než 8 hodin denně, včetně možnosti večerních plaveb i po obvyklé zavírací době.

Z hlediska sociálního zázemí je na tom tento přístav hůře než ostatní přístavy, je zde pouze 1

WC. Personál je odborně vyškolen, připraven podávat základní informace v mateřštině. Vnorovský přístav nabízí možnost komplexního zajištění zájezdů, za přijatelnou cenu. Jednou za měsíc v sezoně se zde pořádá malá folklorní akce s ochutnávkou vína, jednou za sezonu v závislosti na počasí pak pro návštěvníky akce velká. Přístav nabízí více než 20 lodí k vypůjčení, včetně moderních s nadstandardním vybavením. Do 1 kilometru mají návštěvníci možnost kempovat, půjčovna stanů a potřeb ke kempování zde ale není. Lodě zde mohou kotvit jen krátkodobě. V přístavu je možnost drobného bufetového občerstvení, s kapacitou míst k sezení více než 70. Chybí nabídka stravování, sortiment studených a teplých jídel přístav nenabízí. Návštěvníci přístavu mají možnost uskutečnit výletní plavby na velkých lodích s průvodcem i s občerstvením, každý den po celou sezonu. Ceny jídel včetně plaveb jsou oproti ostatním přístavům nižší, než je průměr. Návštěvníci si zde nemohou zapůjčit jízdní kola, ani rybářské potřeby, což je hodnoceno nejnižším počtem bodů. Přístav Vnorovy nabízí k prodeji více než 6 druhů dárkových předmětů např. různé barevné malované hrníčky a jiné lidové slovácké motivy. Internetové stránky aktualizuje přístav méně než jednou týdně a v mezinárodním kontextu se nepropaguje.

## **5.4 Přístav Strážnice**

Ve strážnickém přístavu je bezbariérový přístup jak do samotného přístavu, tak i do lodí, a proto se hodnotí nejvyšším počtem bodů. V okolí samotného přístavu se nachází mnoho památek např. strážnický skanzen lidové kultury Jihovýchodní Moravy, strážnický zámek v lesoparku a přírodním areálu mezinárodních folklorních slavností, dále pak židovská synagoga, v sousedství Strážnice je atraktivní Muzeum oskeruší ve Tvarožné Lhotě, rodný dům bratří Uprků v Kněždubě, perspektivně pak i Jurkovičova vila významného lidového malíře Joži Uprky v Hroznové Lhotě. Hlavní silnice se nachází do 15 metrů od přístavu, což je také hodnoceno nejvyšším počtem bodů. Stav asfaltové příjezdové komunikace je dobrý. U strážnického přístavu ovšem nemůže parkovat více než 30 automobilů, ale výhodou je skutečnost, že parkoviště je hlídáno a navíc zde mohou zaparkovat 2 - 3 autobusy. Otevírací

doba tohoto přístavu je od rána až do posledního návštěvníka, každý den po celou sezonu. Přístav nabízí i možnost občasných večerních plaveb i po zavírací době. Z hlediska sociálního zázemí má přístav Strážnice ještě nedostatky – chybí zde sprcha a počet WC neodpovídá kapacitě návštěvníků. Veškerý personál tohoto přístavu je odborně vyškolen, schopen kdykoliv podat veškeré informace a domluvit se s cizinci. K dispozici je kvalifikovaný průvodce. V přístavu je možnost také komplexního zajištění turistických zájezdů, včetně pronájmu prostoru. Jednou za sezonu se v přístavu pořádá malá zábavná akce převážně pro mládež a jednou za sezonu velká folklorní akce nebo divadelní představení. Přístav Strážnice nabízí 16 - 20 lodí k vypůjčení. Nemají žádné lodě starší 30 let a všechny obytné lodě mají nadstandardní vybavení. V blízkém okolí samotného přístavu, do 500 metrů, je samostatný autokempink, jenž nabízí i možnost stany a vybavení si vypůjčit. Chatky, ubytovny ani jiné komfortnější zařízení služeb se z důvodu blízkosti veřejného autokempinku v přístavu nenachází. V hlídaném přístavu je možné zakotvit krátkodobě i dlouhodobě, s kapacitou méně než 20 lodí. Strážnický přístav nabízí možnost drobného občerstvení s kapacitou 25 míst k sezení, sortiment teplých a studených jídel však přístav nenabízí. Není zde také možnost zapůjčení jízdních kol ani rybářských potřeb. Návštěvníkům se zde nabízí k zábavě hřiště na míčové sporty a dětské hřiště s houpačkami. Přístav nabízí také programy cílené na 4 a více skupin, např. důchodce, studenty atd. Je zde také možnost si zakoupit více než 6 druhů dárkových předmětů s motivy Bařova kanálu. Přístav Strážnice je propagován na internetu nejméně jednou týdně, včetně reklam a je také propagován i v mezinárodním kontextu.

## **5.5 Přístav Petrov**

Areál petrovského přístavu patří mezi nejrychleji se vyvíjející v současné době budované. Svou polohou na okraji obce, s dobrou dopravní dosažitelností a zejména s polohou v nádherném přírodním prostředí kolem keří a převislými vrbami hustě porostlých břehů kanálu, patří na celé trase k tomu nejkrásnějšímu a turisticky nejprůmyslnějšímu. Pro rozšíření nabídky služeb se zde v příštím roce počítá s výstavbou velké laguny pro celoroční zakotvení

soukromých člunů i lodí plavební společnosti. K tomu se ovšem váží i plány na rozšíření infrastruktury služeb. Hlavní silnice se nachází v dosahu cca 300 metrů od přístavu. Zatím je nevýhodou omezená kapacita parkoviště na max. 10 automobilů, včetně zaparkování autobusu, takže zvýšení počtu motorizovaných návštěvníků by se mohlo negativně odrazit v nevídaném parkování na úzkých komunikacích po obci. Otevírací dobu má přístav více než 8 hodin, každý den celou sezonu, bez možnosti večerních plaveb. Sociální zázemí bylo v petrovském přístavu nedávno dokončeno, pojme i větší nežli je současná návštěvnost, je moderní, bezbariérové i pro vozičkáře, průběžně udržované ve vzorné čistotě a samozřejmostí je i teplá voda v oddělených sprchách. Zaměstnanci petrovského přístavu, včetně průvodce, jsou odborně vyškoleni a schopni podat veškeré informace a poskytnout služby. Petrovský přístav zajišťuje i skupinové turistické zájezdy a nabízí možnost pronájmu prostoru. Jednou za měsíc pořádá přístav malou akci, např. grilování, opékání selat a několikrát za sezonu pořádá velkou akci, programově často spojenou s velmi známou místní atrakcí – památkově chráněnou rezervací lidové vinařské architektury - vinnými sklepy petrovské Plže. Ty mají samy o sobě vysokou návštěvnost a ve spojení s folklórními či společenskými oslavami v přilehlém přírodním amfiteátru jsou cílovým místem cestovního ruchu, na kterém se bude v brzké době ještě více podílet i místní přístav na Baťově kanále. Petrovský přístav nabízí málo lodí k vypůjčení, cca 6 – 10, což je méně nežli jinde. Lodě jsou však moderní, nadstandardně vybavené. Do 1 kilometru kolem přístavu je možno kempovat, stany ale přístav nepůjčuje. Zatím se zde dá kotvit krátkodobě i dlouhodobě s omezenou kapacitou do 20 lodí. Petrovský přístav nabízí možnost bufetového občerstvení s 50 místy k sezení, buduje se zde však moderní velká zděná restaurace s celoročním provozem. Přístav nabízí pro návštěvníky možnost výletních plaveb bez průvodce a bez občerstvení, jen některé dny v týdnu. Jízdní kola ani rybářské potřeby si zde návštěvníci zapůjčit nemohou. Petrovský přístav nabízí programy pro školy a důchodce. Internetové stránky přístav aktualizuje méně než jednou týdně, resp. téměř neaktualizuje a v mezinárodním kontextu není přístav propagován, což je vzhledem k jeho atraktivitě a perspektivě velká škoda.

## 5.6 Přístav Skalica

V okolí slovenského přístavu Skalica se nachází hned několik památek najednou, jako např. evangelický kostel, kostel sv. Michaela Archanděla, jezuitský kostel s klášteřem, františkánský kostel a klášter Panny Marie, rotunda sv. Jiří a mnoho dalších. Skalický přístav je od hlavní silnice vzdálen do 3 kilometrů. Z kapacitních důvodů u něj nemůže parkovat více než 40 automobilů. Otevírací doba je více než 8 hodin denně, každý den po celou sezonu. Sociální zázemí je jen průměrné, neúplné; chybí možnost osprchování. Personál je odborně vyškolen. Přístav nabízí pro návštěvníky možnost komplexního zajištění turistických zájezdů, včetně možnosti pronájmu prostoru. Pořádají zde méně nežli jednou měsíčně nějakou menší společenskou akci a obvykle jednou za sezonu větší společenskou akci. Návštěvníci si mohou z nabídky vybrat až z 20 lodí, včetně vypůjčení obytných lodí s nadstandardním vybavením. V areálu ani v blízkosti přístavu není možné kempovat a ani si stany vypůjčit. Turisté zde mohou zakotvit lodě jen krátkodobě. Přístav Skalica nabízí sortiment teplých i studených jídel s kapacitou 50 míst k sezení. Návštěvníci zde mají možnost uskutečnit výletní plavby s průvodcem i s občerstvením, včetně tematických plaveb. Přístav nabízí turistům možnost zapůjčení jízdních kol a dále nabízí k zábavě hřiště. Návštěvníci si mohou koupit 5 druhů dárkových předmětů, ale bohužel žádné informační materiály o Baťově kanálu. Přístav Skalica není propagován v mezinárodním kontextu, ale objevuje se v TV pořadech a novinových reportážích.

## 5.7 Přístav Hodonín

Hodonínský přístav se nachází do 0,5 kilometru od hlavní silnice, asfaltová příjezdová komunikace do přístavu je sice pro autobusy velmi obtížně prostupná, avšak vhodná pro cykloturisty a automobily. Zaparkovat na místě může více než 40 automobilů, včetně více než 2 autobusů. Každodenně po celou plavební sezonu mají otevřeno od rána do posledního návštěvníka, včetně možnosti občasných večerních plaveb i po zavírací době. Z hlediska sociálního zázemí je hodonínský přístav na kvalitní nadprůměrné úrovni; k dispozici je plná a dostatečně kapacitní vybavenost, tj. WC, sprchy a samozřejmě je pitná voda. Přístav

Hodonín zaměstnává personál, který je z části odborně vyškolen a je schopen podat veškeré informace. Chybí však kvalifikovaný průvodce. Přístav nabízí pro turisty možnost komplexních služeb pro hromadné turistické zájezdy, včetně možnosti pronájmu prostoru. Každý týden v sezoně pořádají nějakou menší společenskou akci a několikrát za sezonu i větší tematickou akci. Návštěvníci si mohou k zapůjčení vybrat pouze mezi 5 loděmi bez nadstandardního obytného vybavení. Do 1 kilometru v okolí je možnost kempování, včetně možnosti vypůjčení stanů v samotném přístavu. Turisté mohou zakotvit loď jen krátkodobě, je zde ale bezpečnostní ostraha. Hodonínský přístav nabízí širokou škálu studených, teplých i typických moravských jídel s kapacitou více než 70 míst k sezení, což je hodnoceno nejvyšším počtem bodů. Přístav Hodonín nabízí možnost výletních plaveb na velkých lodích s průvodcem i s občerstvením, např. ochutnávkou vín, ale jen po některé dny v týdnu. Zavedené zde mají podle zájmu i tematické plavby. Přístav Hodonín nabízí návštěvníkům i možnost vypůjčení více než 10 jízdních kol, dále se zde nabízí programy cílené pro 3 skupiny návštěvníků důchodce, školy a rodiny s dětmi. V přístavu je také možnost si koupit až 5 druhů dárkových předmětů, zahrnující i tiskoviny s informacemi o Baťově kanálu. Přístav Hodonín je propagován i v mezinárodním kontextu, leží těsně u státní hranice se Slovenskem.

## **5.8 Výsledky jednotlivých kriterií**

Z kritéria Zázemí a dostupnost získal nejvyšší počet bodů přístav Veselí nad Moravou (30 bodů z možných 30), po započítání vah to je 0,60. Na druhém místě je přístav Staré Město u Uherského Hradiště a Hodonín, které mají po přepočtu 0,56 a 0,55 bodu. Dále následuje Strážnice (0,55 bodu), Petrov (0,47 bodu), Skalica (0,45 bodu) a na poslední místo se řadí přístav Vnorovy (0,36 bodu).

V rámci kritéria Služby nabízené návštěvníkům přístavu má nejvyšší kvalitativní parametry přístav Hodonín s celkovým počtem bodů 47 (po započtení vah je to 1,99). Na druhé místo se řadí veselský přístav se 1,92 body. Na další místo můžeme zařadit přístav Strážnice s 1,77

body a Vnorovy s 1,76 body. Staré Město u Uherského Hradiště (37 bodů) a Petrov (38 bodů) získaly po započtení vah stejných výsledků a to 1,69 bodů. Velký růstový potenciál směrem k nejvyšší pozici však má dynamicky se rozvíjející přístav Petrov, který má zároveň i nejvyšší přírodní kvality. Poslední je přístav Skalica s 1,64 body. Této hodnoty dosáhl skalický přístav kvůli nemožnosti kempovat v blízkosti daného přístavu, včetně možnosti zapůjčení stanů.

Ve výsledcích marketingové aktivity zvítězil přístav Strážnice s 1,64 body. K jeho čelnému umístění přispělo např. i maximálně možné využívání množství reklamních prostředků, propagace přístavu jak na internetových stránkách, tak i na facebooku. Na druhé místo řadíme Staré Město u Uherského Hradiště (1,17 bodů). Skalica, ačkoliv získala před započtením bodů o dosti méně bodů než hodonínský a veselský přístav, tak se řadí na třetí místo (po započtení bodů získal skalický přístav 1,13 bodů). V dalším pořadí se umístily přístavy Hodonín (0,91 bodů) a přístav Veselí nad Moravou (0,85 bodů). Petrov získal 0,76 bodů, zde nastal pokles počtu bodů kvůli nepravidelné aktualizaci internetových stránek a kvůli skutečnosti, že přístav není propagován v rámci mezinárodního kontextu. Na poslední místo se opět zařadil přístav Vnorovy s 0,71 body; přístav není též propagován v mezinárodním kontextu a internetové stránky téměř neaktualizuje.

Tab. 1: Závěrečné hodnocení analýzy služeb v přístavech Skalica, Hodonín, Petrov a Strážnice.

Kriterium	Váha kriteria	Hodnocení							
		Skalica		Hodonín		Petrov		Strážnice	
Zázemí a dostupnost		Body	Celkem	Body	Celkem	Body	Celkem	Body	Celkem
Bezbariérový přístup	1	5	0,05	5	0,05	5	0,05	5	0,05
Blížkost turistických zajímavostí	1	3	0,03	5	0,05	3	0,03	5	0,05
Dopravní dostupnost přístavu	3	2	0,06	4	0,12	4	0,12	5	0,15
Kapacita parkoviště	1	5	0,05	5	0,05	3	0,03	5	0,05
Otevírací doba	4	5	0,20	5	0,20	4	0,16	5	0,24
Sociální zařízení	2	3	0,06	4	0,08	4	0,08	3	0,06
<b>Celkem</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>0,45</b>	<b>28</b>	<b>0,55</b>	<b>23</b>	<b>0,47</b>	<b>28</b>	<b>0,60</b>
<b>Služby nabízené návštěvníkům</b>									
Přítomnost odborně školeného personálu- včetně průvodců	9	5	0,45	4	0,36	5	0,45	5	0,45
Možnost komplexního zajištění zájezdů	2	5	0,10	5	0,10	5	0,10	5	0,10
Možnost pronájmu prostoru	2	5	0,10	5	0,10	5	0,10	5	0,10
Četnost akcí	6	2	0,12	5	0,30	3	0,18	2	0,12
Lodě k vypůjčení, včetně možnosti jízdy na kánoích	3	5	0,15	5	0,15	5	0,15	5	0,15
Možnost kempování v blízkosti, včetně zapůjčení stan	1	0	0	3	0,03	2	0,02	5	0,05
Možnost krátkodobého a dlouhodobého kotvení lodí	1	1	0,01	2	0,02	3	0,03	4	0,04
Možnost občerstvení v přístavu	9	4	0,36	5	0,45	5	0,45	2	0,18
Možnost výletních plaveb na velkých lodích	6	5	0,30	5	0,30	2	0,12	5	0,48
Možnost zapůjčení kol a rybářských potřeb	1	2	0,02	3	0,03	0	0	1	0,01
Ostatní vybavení přístavu určené k zábavě	3	1	0,03	5	0,15	3	0,09	3	0,09
<b>Celkem</b>	<b>43</b>	<b>35</b>	<b>1,64</b>	<b>47</b>	<b>1,99</b>	<b>38</b>	<b>1,69</b>	<b>42</b>	<b>1,77</b>
<b>Marketingové aktivity</b>									
Nabídka programů	12	5	0,60	3	0,36	3	0,36	5	0,60
Prodej materiálů	2	3	0,06	4	0,08	4	0,08	5	0,10
Propagace přístavu na internetu	11	3	0,33	1	0,11	1	0,11	4	0,44
Propagace přístavu v mezinárodním kontextu	3	0	0	5	0,15	0	0	5	0,15
Využití reklamy	7	2	0,14	3	0,21	3	0,21	5	0,35
<b>Celkem</b>	<b>35</b>	<b>13</b>	<b>1,13</b>	<b>16</b>	<b>0,91</b>	<b>11</b>	<b>0,76</b>	<b>24</b>	<b>1,64</b>



Tab. 2: Závěrečné hodnocení analýzy služeb v přístavech Vnorovy, Veselí nad Moravou a Staré Město u Uherského Hradiště

Kriterium	Váha kritéria	Hodnocení					
		Vnorovy		Veselí nad Moravou		Staré Město	
		Body	Celkem	Body	Celkem	Body	Celkem
<b>Zázemí a dostupnost</b>							
Bezbariérový přístup	1	5	0,05	5	0,05	5	0,05
Blízkost turistických zajímavostí	1	3	0,03	5	0,05	5	0,05
Dopravní dostupnost přístavu	3	1	0,03	5	0,15	5	0,15
Kapacita parkoviště	1	3	0,03	5	0,05	5	0,05
Otevírací doba	4	5	0,20	5	0,20	5	0,20
Sociální zařízení	2	1	0,02	5	0,10	3	0,06
<b>Celkem</b>	<b>12</b>	<b>18</b>	<b>0,36</b>	<b>30</b>	<b>0,60</b>	<b>28</b>	<b>0,56</b>
<b>Služby nabízené návštěvníkům</b>							
Přítomnost odborně školeného personálu- včetně průvodců	9	4	0,36	5	0,45	5	0,45
Možnost komplexního zajištění zájezdů	2	5	0,10	3	0,06	5	0,10
Možnost pronájmu prostoru	2	5	0,10	5	0,10	5	0,10
Četnost doprovodných akcí	6	2	0,12	3	0,18	5	0,30
Lodě k vypůjčení, včetně možnosti základního kurzu jízdy na kánoích	3	5	0,15	5	0,15	5	0,15
Možnost kempování v blízkosti, včetně zapůjčení stan	1	1	0,01	2	0,02	1	0,01
Možnost krátkodobého a dlouhodobého kotvení lodí	1	2	0,02	4	0,04	2	0,02
Možnost občerstvení v přístavu	9	5	0,45	5	0,45	5	0,45
Možnost výletních plaveb na velkých lodích	6	5	0,30	5	0,30	1	0,06
Možnost zapůjčení kol a rybářských potřeb	1	0	0	2	0,02	2	0,02
Ostatní vybavení přístavu určené k zábavě	3	5	0,15	5	0,15	1	0,03
<b>Celkem</b>	<b>43</b>	<b>39</b>	<b>1,76</b>	<b>44</b>	<b>1,92</b>	<b>37</b>	<b>1,69</b>
<b>Marketingové aktivity</b>							
Nabídka programů	12	3	0,36	1	0,12	5	0,60
Prodej materiálů	2	5	0,10	2	0,04	5	0,10
Propagace přístavu na internetu	11	1	0,11	3	0,33	1	0,11
Propagace přístavu v mezinárodním kontextu	3	0	0	5	0,15	5	0,15
Využití reklamy	7	2	0,14	3	0,21	3	0,21
<b>Celkem</b>	<b>35</b>	<b>11</b>	<b>0,71</b>	<b>14</b>	<b>0,85</b>	<b>19</b>	<b>1,17</b>

## 5.9 Porovnání dosažených výsledků s výsledky I. Krčové

Ve srovnání s mým výzkumem turistické infrastruktury a nabídky služeb u sedmi přístavů z celkového počtu devíti v Baťově kanále, zabývala se Iveta Krčová o tři roky dříve charakteristikou pouze u tří přístavů. Výsledky porovnání jsou tyto:

### **Přístav Veselí nad Moravou**

První zaznamenanou změnou v mém šetření ve veselském přístavu je zlepšení sociálního zázemí - vybudovalo se mezitím více WC. V současné době přístav nabízí pro návštěvníky pouze jeden cílený program (plavbu s průvodcem, popř. i pohoštěním) pro firmy, v roce 2011 přístav nabízel cílené programy také pro školy. Další změnou je snížení sortimentu dárkových předmětů určených k prodeji. Dříve přístav prodával nejvíce dárkových předmětů ze všech ostatních přístavů. V současnosti je veselský přístav propagován v mezinárodním kontextu, v roce 2011 tomu tak ještě nebylo, jak zjistila I. Krčová.

### **Přístav Strážnice**

I zde ve srovnávaných výsledcích obou výzkumů nastaly drobné změny. V první řadě se jedná o změnu kapacity přístavu. Zjistil jsem, že kapacita parkoviště je méně než 40 automobilů, Krčová jich uvádí 45. Příčinou zmenšení parkoviště mohly být později prováděné drobné terénní úpravy v okolí přístavu. Dále se změnila otevírací doba přístavu - dříve byla pevně určená otevírací doba 9 - 20 hodin, mým terénním šetřením a dotazy u zaměstnanců na místě jsem zjistil, že přesně danou provozní dobu kvůli nerovnoměrnému počtu návštěvníků v okrajových dobách změnili a nyní je podle nich praktičtější velmi volná otevírací doba „od rána až do posledního návštěvníka“. Počet doprovodných akcí v samotném přístavu v závislosti na zájmu poklesl. Krčová uvádí, že akce v přístavu se konaly několikrát měsíčně. Počet lodí ve strážnickém přístavu se zvýšil, dříve bylo 14 lodí. Ve strážnickém přístavu je možné stanovat přímo v areálu, dříve zde nebylo možno stanovat kvůli blízkosti autokempinku. V současné době přístav Strážnice už nepodává žádná jídla, dříve přístav nabízel sortiment teplých i studených jídel.

## Přístav Skalice

U skalického přístavu od roku 2011 nastalo méně změn než u přístavu Strážnice. V první řadě se jedná o změnu četnosti doprovodných akcí - dříve se ve skalickém přístavu konaly jednou týdně menší akce, např. grilování nebo diskotéka, v současné době je zájem menší a skalický přístav pořádá akce méně než jednou měsíčně. Druhou změnou je skutečnost, že dříve bylo možno v areálu přístavu kempovat a zapůjčit si stany, dnes tomu tak již není.

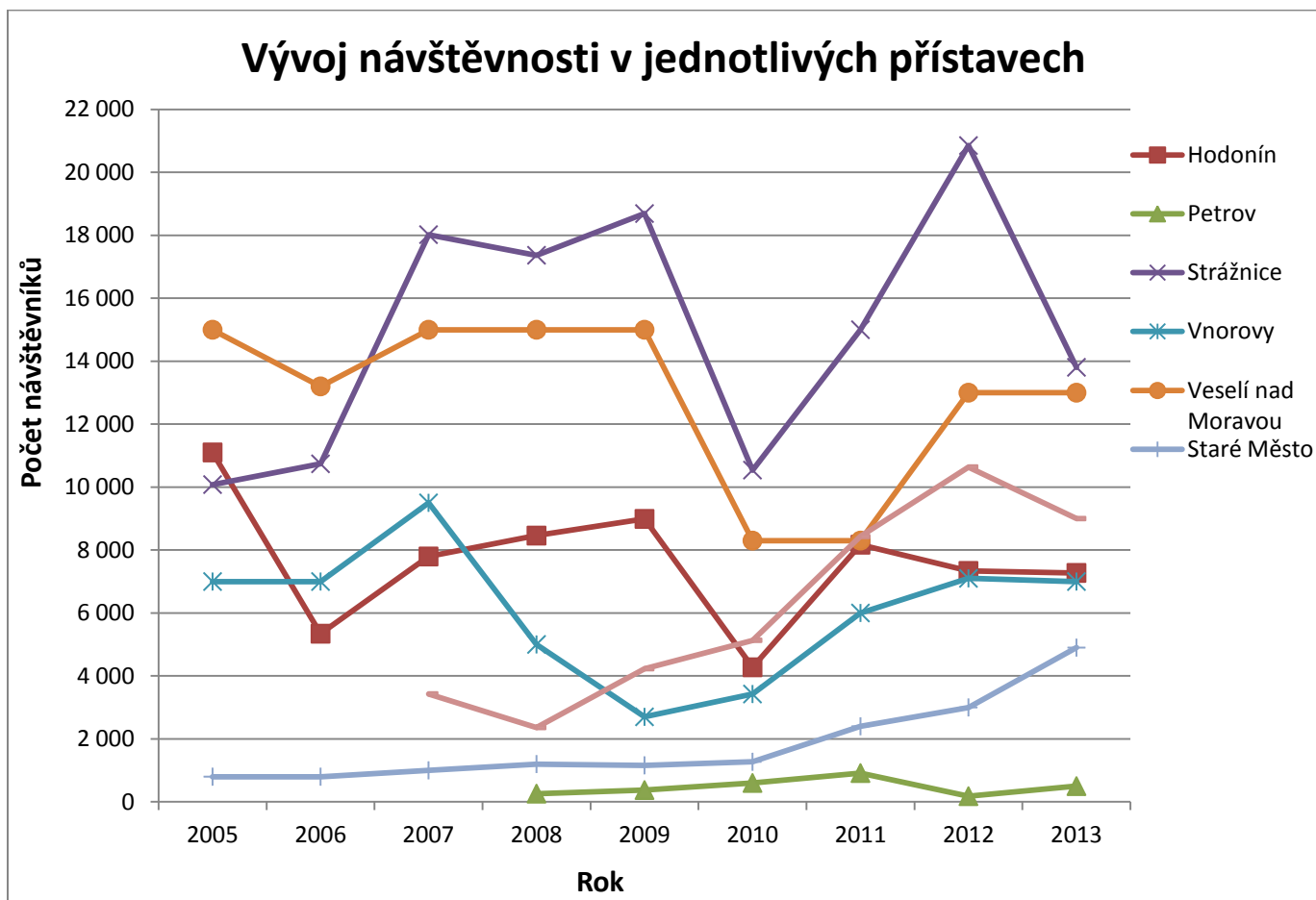
## 5.10 Analýza návštěvnosti v jednotlivých přístavech Baťova kanálu

Důležitým prvkem hodnocení jednotlivých přístavů jsou počty návštěvníků za jednotlivé roky (2005-2013). Z následující tabulky a grafu lze vyčíst, které přístavy jsou hojně navštěvované a které naopak méně.

Tab. 3: Vývoj návštěvnosti jednotlivých přístavů

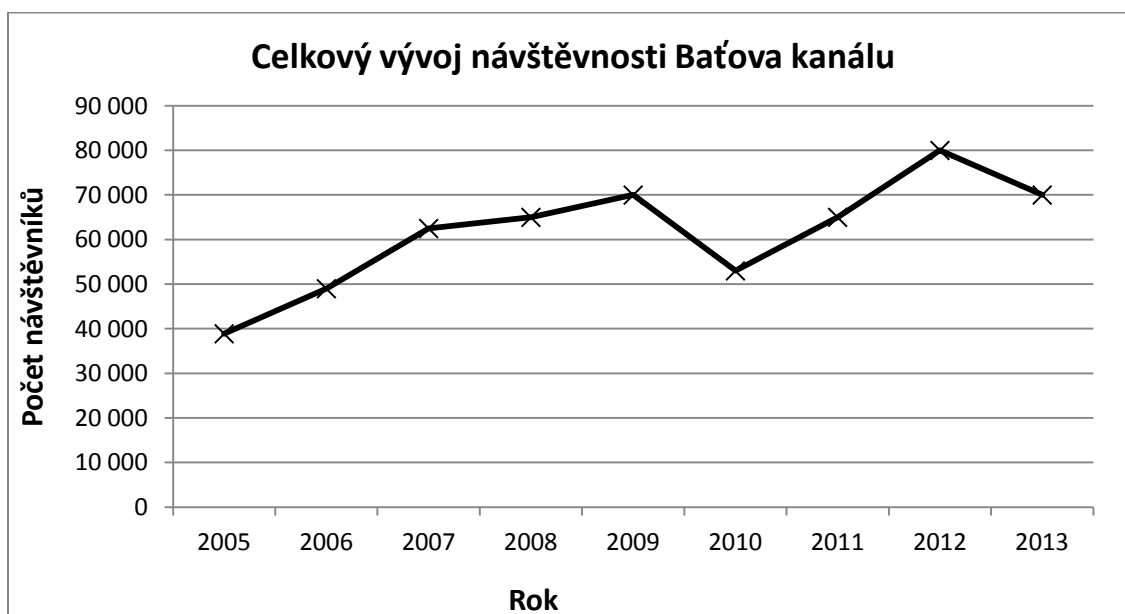
přístav	návštěvnost								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hodonín	11 101	5 342	7 795	8 459	8 989	4 274	8 170	7 336	7 273
Petrov	-	-	-	260	374	600	915	180	500
Strážnice	10 080	10 740	18 021	17 367	18 691	10 541	15 000	20 853	13 806
Vnorovy	7 000	7 000	9 500	5 000	2 700	3 426	6 000	7 100	7 000
Veselí nad Moravou	15 000	13 200	15 000	15 000	15 000	8 300	8 300	13 000	13 000
Staré Město	800	800	1 000	1 200	1 160	1 272	2 400	3 000	4 900
Skalice	-	-	3 430	2 361	4 231	5 132	8 432	10 639	9 000
<b>Celkem Baťův kanál</b>	<b>38 900</b>	<b>49 000</b>	<b>62 500</b>	<b>65 000</b>	<b>70 000</b>	<b>53 000</b>	<b>65 000</b>	<b>80 000</b>	<b>70 000</b>

Zdroj: podle ústního sdělení V. Bártka (ředitele turistického centra ve Veselí nad Moravou) dne 5.1.2014



Obr. 1: Vývoj návštěvnosti v letech 2005-2013

Zdroj: vlastní zpracování



Obr. 2: Celkový vývoj návštěvnosti

Zdroj: Vlastní zpracování

Přístav v Hodoníně zahájil první sezonu s návštěvností kolem 11 000 návštěvníků. Další roky jsou poznamenány prudkým poklesem návštěvnosti (zejména rok 2006 a 2010). V roce 2010 nastal prudký pokles kvůli dlouhotrvajícím povodňovým stavům. V posledních třech letech je návštěvnost hodonínského přístavu téměř vyrovnaná.

Petrovský přístav zahájil svoji první plavební sezonu ze všech zkoumaných přístavů jako poslední, a taky dosahuje ze všech ostatních přístavů nejnižšího počtu návštěvníků. Výrazný nárůst návštěvnosti nastal v roce 2010 (což je oproti ostatním přístavům výjimečná situace, jelikož návštěvnost přístavů se v tomto roce díky povodním na řece Moravě výrazně snížila). K dalšímu nárůstu návštěvnosti dochází v roce 2011, což bylo zapříčiněno budováním nové příjezdové komunikace k přístavu. Roku 2013 se počet návštěvníků opět zvýšil na počet 500 a v dalších letech lze očekávat nárůst návštěvnosti, díky plánované výstavbě laguny pro krátkodobé i dlouhodobé kotvení lodí.

Nejdůležitějším přístavem z hlediska návštěvnosti je přístav Strážnice. Výrazný nárůst nastává v roce 2007 (kvůli dlouhodobé sezoně, zapříčiněné slunným a teplým létem), kdy se počet návštěvníků strážnického přístavu zvýšil téměř o 8 000. K propadu dochází v roce 2010 (dlouhodobé povodňové stavy). V roce 2012 zaznamenal strážnický přístav ze všech ostatních zkoumaných přístavů nejvyššího počtu návštěvníků a to 20 853 (k této situaci mohlo přispět krásné počasí, které trvalo od května). Návštěvnost tohoto přístavu výrazně ovlivňuje světově známý Mezinárodní folklorní festival Strážnické slavnosti, pořádaný každoročně koncem června.

Pro přístav ve Vnorovech je typická konstantní návštěvnost v roce 2005, 2006, 2012 a 2013. K největším propadům dochází v roce 2009 a 2010, možná i vlivem celkové krizové ekonomické situace. Situace návštěvnosti se v posledních letech opět zlepšila a lze očekávat nárůst počtu návštěvníků, k čemuž může přispět i zakoupení nových lodí.

Veselský přístav zahájil první zkoumanou plavební sezonu s větším počtem návštěvníků než přístav ve Strážnici. Tato situace ovšem netrvala dlouho a proto můžeme řadit přístav Veselí nad Moravou z hlediska návštěvnosti až na druhé místo po strážnickém. U veselského přístavu je situace vývoje návštěvnosti opačná než u přístavu Strážnice (strážnický přístav nejprve zahájil plavební sezonu s nižším počtem návštěvníků než v nadcházejících letech, naopak veselský přístav s vyšším počtem návštěvníků a v nadcházejících letech se návštěvnost snižovala).

Situace návštěvnosti přístavu ve Starém Městě u Uherského Hradiště se postupně zlepšovala. Plavební sezona v roce 2005 přilákala k přístavu 800 návštěvníků. V dalších letech se situace pomalu zlepšovala, zejména pak v roce 2013, kdy dosáhla návštěvnost téměř 5 000 osob.

Přístav Skalica zahájil svoji první plavební sezonu v roce 2007 s návštěvností 3 430 návštěvníků. Dalším rokem nastává pokles počtu návštěvníků. Situace se výrazně začíná lepší v posledních třech letech, kdy např. v roce 2012 počet návštěvníků přesáhl více než 10 600. Skalický přístav, obdobně jako strážnický přístav, ovlivňují každoročně pořádané akce, např. tzv. Trdlofest.

## **5.11 Monitoring počtu uživatelů stezky kolem Baťova kanálu v lokalitách Skalica, Uherský Ostroh a Kunovský les**

K monitoringu byly vybrány tři lokality zahrnující většinu délky cyklostezky kolem Baťova kanálu. Při jejich výběru byl zohledněn dopravní i rekreační potenciál jednotlivých lokalit, takže sčítače byly instalovány na turisticky více i méně významné části cyklostezky. Na všech místech se sledoval pohyb cyklistů i chodců a s výjimkou lokality Skalica i pohyb in-line bruslařů.

### 1. lokalita - Skalica

Jedná se o prašnou cestu u přístaviště Skalice na Česko-slovenském pomezí. Zde se sledoval pohyb chodců a cyklistů.

### 2. lokalita – Uherský Ostroh

Hojně využívaná asfaltová cyklostezka podél zahrádkářské kolonie. Zde se sledoval pohyb cyklistů, chodců i in-line bruslařů.

### 3. lokalita – Kunovský les

Opět hojně využívaná tentokrát betonová cyklostezka u Moravy v lokalitě Kunovský les u Starého Města u Uherského Hradiště. Sledovali se cyklisté, chodci i in-line bruslaři.

Technologie: K monitoringu návštěvnosti byly využity automatické sčítače Eco-counter, Pyro Box Compact. Jedná se o kompaktní monitorovací zařízení pro sčítání všech uživatelů stezek (chodců, cyklistů, in-line bruslařů atd.). Sčítání je založeno na rozdílnosti teplot lidského těla a okolního prostředí. Díky dvěma odděleným čidlům dokáže zařízení rozlišit směr pohybu. Je nezávislé na externím zdroji energie, obsahuje baterii s garantovanou životností 10 let, paměťovou kartu, tepelný senzor a volitelně také GSM modem pro přenos dat přímo do počítače. Data jsou do paměti ukládána v hodinových intervalech. Flexibilní upevňovací systém umožňuje instalaci na libovolný sloup a umístování je z preventivních bezpečnostních důvodů na nenápadných a obtížně zjištěných místech, značně omezujících vandalismus či krádež.

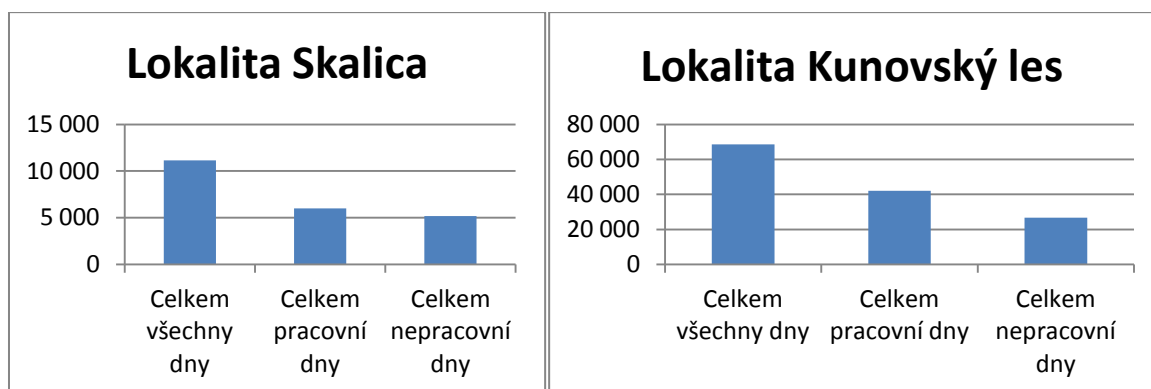
Monitoring návštěvnosti cyklostezky kolem Baťova kanálu byl prováděn komplexně na třech vybraných lokalitách a to v hlavní turistickou sezónu (1. 6. 2011 - 31. 8. 2011). Je tedy možné srovnat data z jednotlivých sčítačů a porovnat tak návštěvnost v různých lokalitách.

V následující tabulce jsou souhrnně uvedeny celkové součty uživatelů cyklostezek za celou dobu monitoringu v jednotlivých lokalitách (1. 6. 2011 - 31. 8. 2011).

Tab. 4: Srovnání celkového počtu cyklistů za sledované období (1. 6. 2011 - 31. 8. 2011) v jednotlivých lokalitách

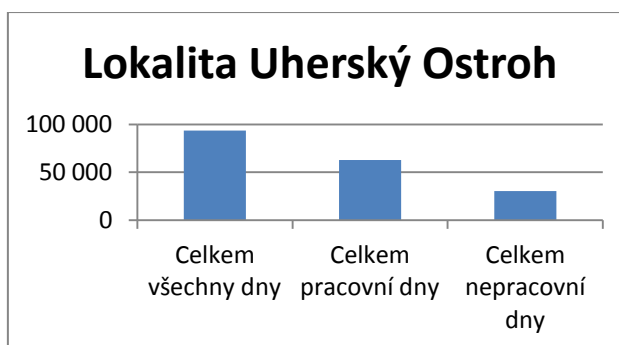
Ukazatel počtu uživatelů stezky	Lokalita Skalice	Lokalita Uherský Ostroh	Lokalita Kunovský les
Celkem všechny dny	11 142	93 484	68 641
Pracovní dny	5 982	62 930	42 040
Nepracovní dny	5 160	30 554	26 601

Zdroj: Podle ústního sdělení V. Bártka (ředitele turistického centra ve Veselí nad Moravou) dne 5.1.2014



Obr. 3: Počty cyklistů v lokalitě Skalica

Obr. 4: Počty cyklistů v lokalitě Kunovského lesa



Obr. 5: Počty cyklistů v lokalitě Uherského Ostrohu

Zdroj: vlastní zpracování



Ve sledovaném období byly zaznamenány nejvyšší počty uživatelů stezky v lokalitě Uherský Ostroh. Je zde velmi kvalitní cyklostezka, která je mimo rekreačních cyklistů také hojně využívána místními obyvateli jako bezpečná spojka mezi Kunovicemi a Veselím nad Moravou. Navíc se zde spojí 3 cyklostezky vycházející ze Starého Města u Uherského Hradiště a Kunovic. Jedna z nich prochází i kolem dalšího monitorovaného místa – Kunovský les. V této lokalitě je tedy v důsledku dělení cyklotras asi o 25 % menší návštěvnost než v Uherském Ostrohu. Toto místo je však hojně využíváno v podvečerních hodinách sportovci (in-line, běžci) z nedalekého Starého Města u Uherského Hradiště.

Nejmenší návštěvnost vykazuje místo Skalica – je zde prашná cesta a pohyb je tu ze všech monitorovaných míst nejmenší. Zvyšován je hlavně rybáři a přístavištěm v těsné blízkosti.

Již provedený tříměsíční monitoring vytvořil solidní datový základ pro dlouhodobější sledování návštěvnosti cyklostezky podél Bařova kanálu. Pomocí opakovaného monitoringu uživatelů v hlavní turistické sezóně v dalších letech, popřípadě trvalého celoročního monitorování uživatelů v návštěvnosti cyklostezky podél Bařova kanálu. Pomocí opakovaného monitoringu uživatelů v hlavní turistické sezóně v dalších letech, popřípadě trvalého celoročního monitorování, tak bude možné vyhodnocovat trendy návštěvnosti i účinnost marketingových nástrojů propagace turistického produktu Bařův kanál. Čísla o počtech a struktuře uživatelů stezek je vhodné doplnit o kvalitativní údaje, které sečteným hodnotám dají další rozměr, vypovídající např. o způsobu využívání stezky, věkové struktuře uživatelů, využívání služeb, průměrných útratách a tím i o ekonomických přínosech stezky. Provedený monitoring návštěvnosti cyklostezky podél Bařova kanálu ukázal, že především kvalitní a bezpečné cyklistické stezky ve vhodně zvoleném koridoru lákají velký počet uživatelů, čímž napomáhají k rozvoji cestovního ruchu kolem Bařova kanálu a současně ke zvýšení kvality života v okolních městech a obcích. Investice do těchto cyklistických stezek tak představují jedny z nejefektivnějších investic veřejného sektoru.

Zdroj: ústní sdělení V. Bártka (ředitele turistického centra ve Veselí nad Moravou) dne

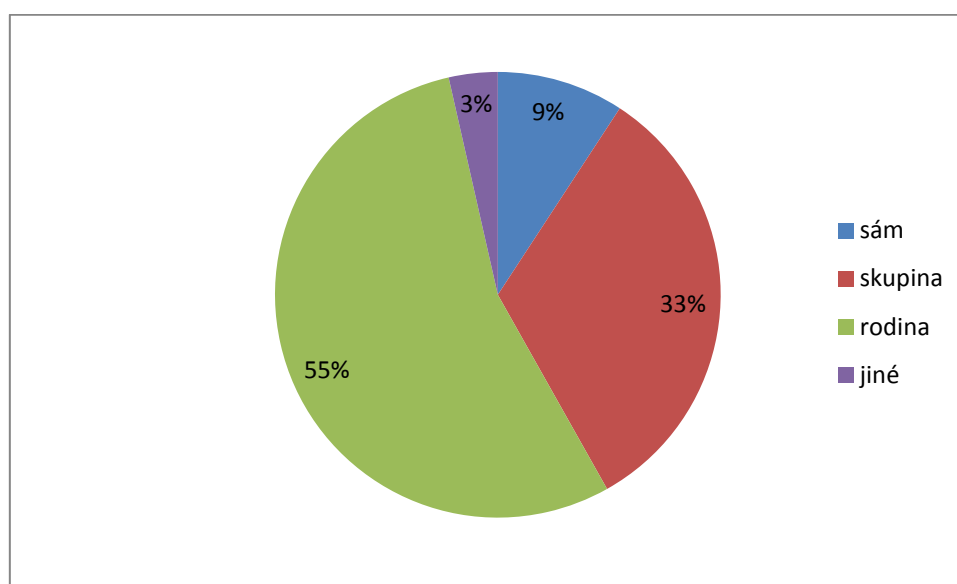
12.1.2014

## 5.12 Výsledky dotazníkového šetření

Hlavním důvodem dotazníkového šetření u Baťova kanálu v přístavišti Strážnice bylo zjištění spokojenosti se službami, zejména se stravovacím zařízením, s půjčováním loděk a půjčováním kol. Nejdůležitější otázkou dotazníku bylo zjištění bydliště jednotlivých návštěvníků. Tím si můžeme u oslovených respondentů udělat představu o tom, z jakých vzdáleností nejčastěji návštěvníci přijíždí.

### Otázka č. 1: S kým jste přijel/la na Baťův kanál?

Z výsledného dotazníkového šetření lze konstatovat, že nejvíce návštěvníků přijelo na Baťův kanál s rodinou, zejména se jednalo o manželské páry.



Obr. 6: Četnost návštěvníků dle skupin

Zdroj: vlastní zpracování

### Otázka č. 2: Které atraktivity vás motivovaly k návštěvě Baťova kanálu?

Nejvíce oslovených návštěvníků odpovědělo, že je k návštěvě motivovala plavba lodí. Na druhém místě se umístila odpověď návštěva okolních památek. Při dotazníkovém průzkumu bylo zjištěno, že nejvíce návštěv okolních památek využili návštěvníci přijíždějící na kolech.

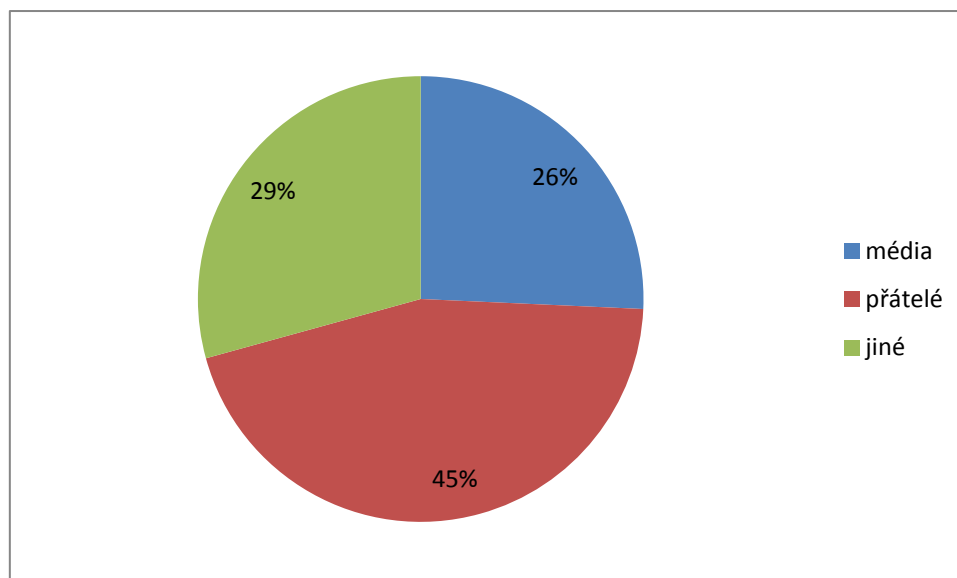
**Tab. 5: Atraktivity, které motivovaly k návštěvě Baťova kanálu (1. - 5.)**

	Odpověď	Počet (%)
1.	Plavba lodí	46
2.	Okolní příroda	7
3.	Technická atraktivita Baťova kanálu	13
4.	Návštěva okolních památek	21
5.	Jiné	13

*Zdroj: vlastní zpracování*

**Otázka č. 3: Odkud jste se dozvěděl/la o vodní cestě Baťův kanál?**

Větší část respondentů se dozvěděla o této vodní cestě od svých přátel. Menší část všech oslovených návštěvníků poprvé slyšela o Baťově kanále z médií, zejména se jednalo o internet. 41 oslovených respondentů se dozvědělo o této vodní cestě náhodou během jejich dovolené či výletu na JV Moravě.

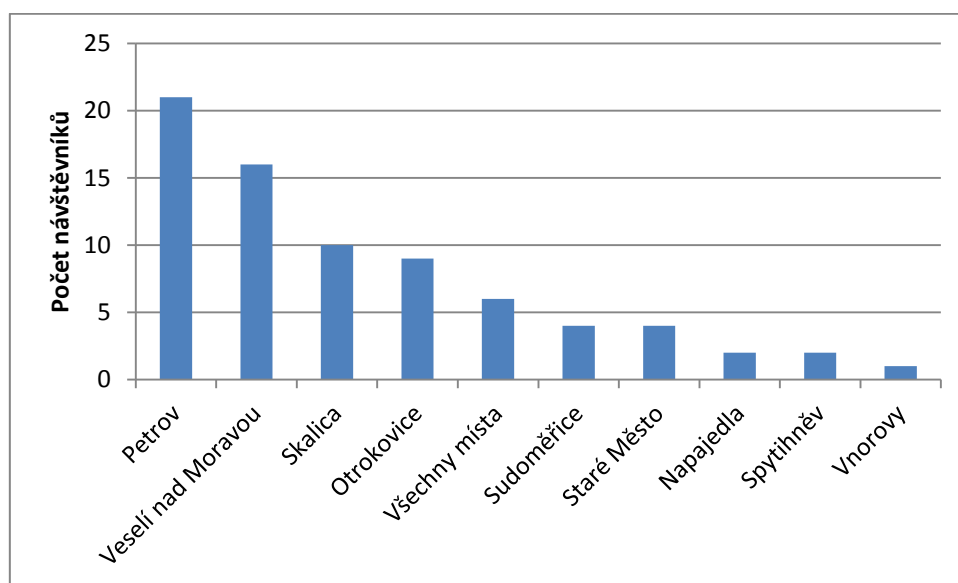


*Obr. 7 : Četnost zastoupení sdělovacích prostředků*

*Zdroj: vlastní zpracování*

#### Otázka č. 4: Navštívil/la jste někdy či plánujete navštívit i jiné místo na Baťově kanále či jeho okolí?

Větší část oslovených respondentů navštívila či hodlala navštívit přístaviště Petrov (vinné sklepy Plže). Pokud se rozhodli navštívit jiná místa na Baťově kanále, pak se zejména jednalo o Veselí nad Moravou a Skalici. Z nejbližších míst by chtěli oslovení respondenti nejvíce navštívit Otrokovice a Napajedla. Celkem 6 návštěvníků odpovědělo na tuto otázku, že chtějí navštívit všechna místa na Baťově kanále.

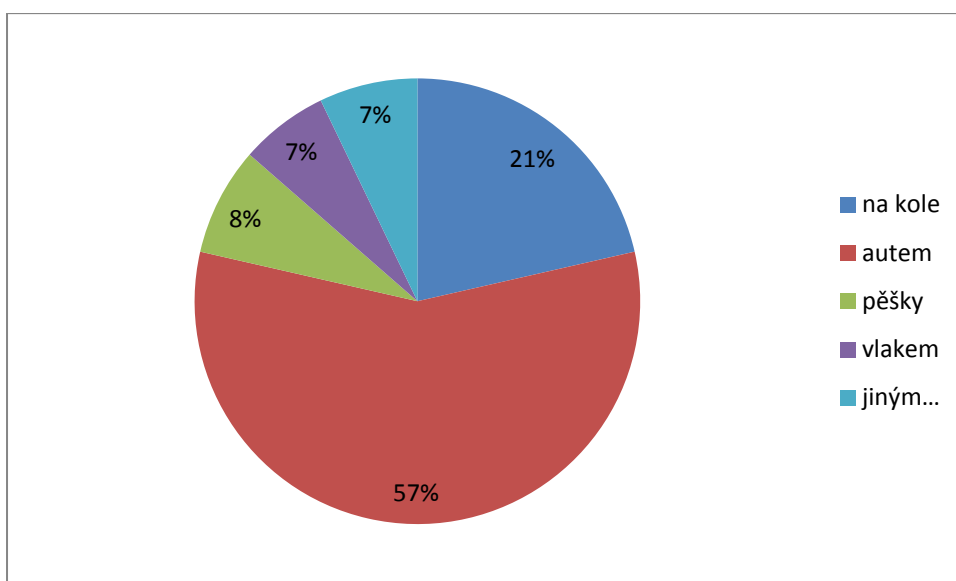


Obr. 8: Návštěvnost jednotlivých míst Baťova kanálu

Zdroj: vlastní zpracování

#### Otázka č. 5: Jakým dopravním prostředkem jste se dostal/la na Baťův kanál?

Největší zastoupení dopravního prostředku při návštěvě Baťova kanálu mělo auto (57 %), nejmenší zastoupení vlak. Na kolech přijížděli cyklisté převážně z přilehlého okolí. Pěší chůzi preferují zejména návštěvníci kiosku u přístaviště ve Strážnici.

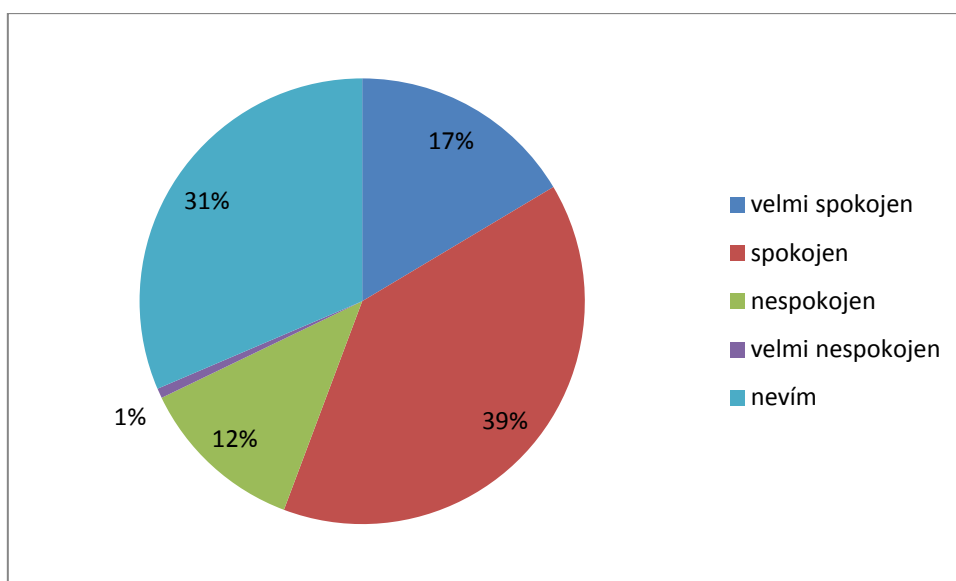


Obr. 9 : Četnost dopravních prostředků

Zdroj: vlastní zpracování

#### Otázka č. 6: Jak jste spokojen/na s nabídkou stravovacích zařízení?

Převážná část respondentů byla spokojena s nabídkou stravovacích zařízení. 23 oslovených návštěvníků bylo dokonce velmi spokojeno, což dosvědčuje, že přístaviště Strážnice je na kvalitní úrovni v oblasti stravovacího zařízení. Většina návštěvníků tohoto přístaviště ještě před samotnou plavbou po Bařově kanálu navštíví zdejší kiosek a občerství se. Nespokojených návštěvníků bylo 17. Nejvíce si stěžovali na vysoké ceny a na malou nabídku jídel.

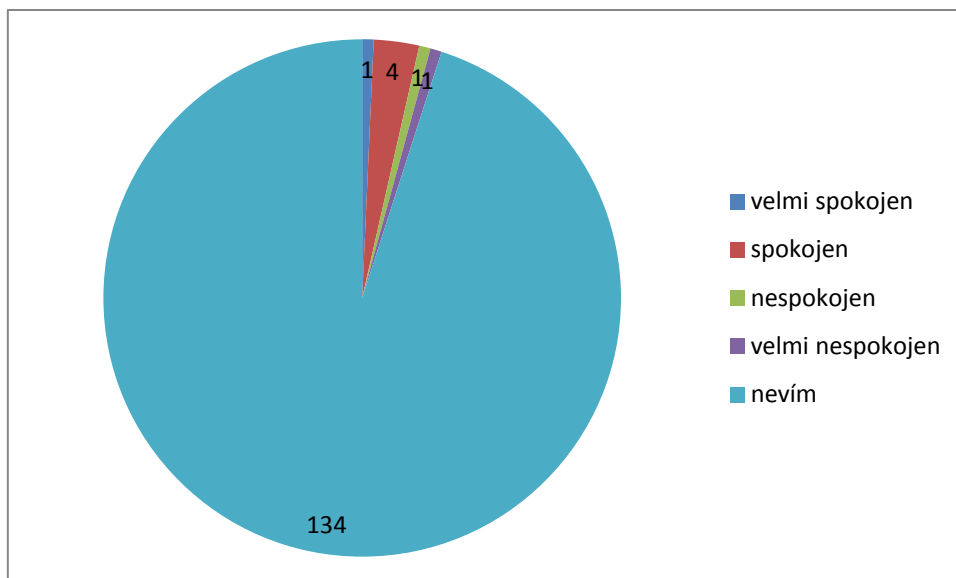


Obr. 10: Spokojenost se stravovacím zařízením

Zdroj: vlastní zpracování

### Otázka č. 7: Jak jste spokojen/na s nabídkou půjčování kol?

Nejčastěji oslovení respondenti odpovídali slovem nevím, jelikož až na 7 výjimek nikdo z návštěvníků neměl žádnou zkušenost s půjčováním kol. Ti, kteří si kola již někdy dříve půjčili ve skanzenu JV Moravy ve Strážnici, odpověděli, že jsou převážně spokojeni s půjčováním kol až na 2 výjimky. Z výsledného dotazníkového šetření lze tedy konstatovat, že Strážnice nemá s půjčováním kol velké zkušenosti. Při svém dotazníkovém šetření v přístavišti Strážnice jsem se dozvěděl od pana Arnošta (majitel kiosku v přístavišti Strážnice), že dříve, cca před 10 lety, měli k dispozici půjčovnu kol přímo u kiosku, jenže o jejich půjčování nebyl příliš velký zájem, tak ji musel zrušit. Z tohoto závěru lze konstatovat, že převážná většina cykloturistů si na Baťův kanál bere své vlastní kola, která si většinou vozí svými auty.

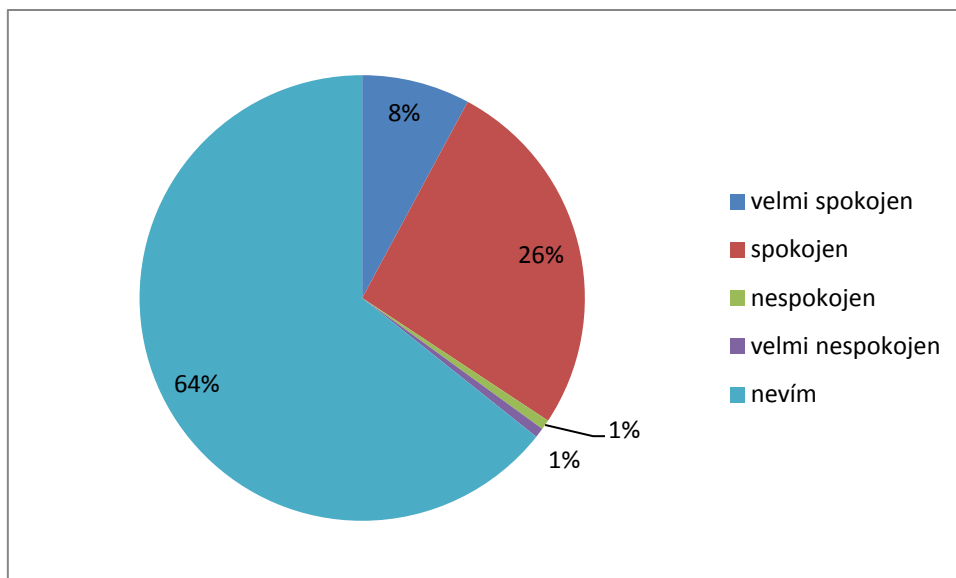


Obr. 11: Spokojenost s nabídkou půjčování kol

Zdroj: vlastní zpracování

#### Otázka č. 8: Jak jste spokojen/na s půjčováním loděk?

Převážná část oslovených návštěvníků dosud nikdy neměla žádné zkušenosti s půjčováním loděk. Ti, kteří zkušenosti měli, odpověděli, že jsou spokojeni nebo dokonce velmi spokojeni. Z tohoto výsledného dotazníkového šetření lze konstatovat, že návštěvníci, kteří chtějí strávit plavbu po Bařově kanálu, dávají převážně přednost plavbě lodí plavební společnosti.



Obr. 12: Spokojenost s půjčováním loděk

Zdroj: vlastní zpracování

### Otázka č. 9: Co byste doporučoval/la pro zlepšení nabídky služeb?

Respondenti vztahovali své výhrady převážně k nízkému množství okolních informačních tabulí o Bařově kanálu. Stěžovali si také převážně na špatnou navigaci informačních tabulí. Dále měli výhrady k vysokým cenám. Velký pozitivní ohlas mělo také zlepšení hygieny v přístavišti Strážnice. Návštěvníci si dříve stěžovali zejména absenci sprch a porovnávali přístaviště Strážnice s přístavištěm Petrov, kde mají nové, čisté, kompletní sociální zařízení.

### Tab. 6: Co je potřeba zlepšit (1. - 4.)

	Odpověď	Počet (%)
1.	Více informačních tabulí, billboardy...	41
2.	Nižší ceny	24
3.	Lepší hygiena	23
4.	Jiné...	12

Zdroj: vlastní zpracování



**Otázka č. 10: Co očekáváte od návštěvy Baťova kanálu (výběr z možností)**

Při návštěvě Baťova kanálu návštěvníci nejvíce počítají s plavbou lodí plavební společnosti. Dále se sem řadí plavba soukromou lodí. Při dotazníkovém průzkumu bylo zjištěno, že se návštěvníkům plavba lodí společnosti velmi líbila a všichni byli velmi spokojeni. Se zařízením služeb (WC, kiosky) počítají zejména místní obyvatelé Strážnice, kteří občas (někteří i každý den) navštěvují kiosk u Baťova kanálu.

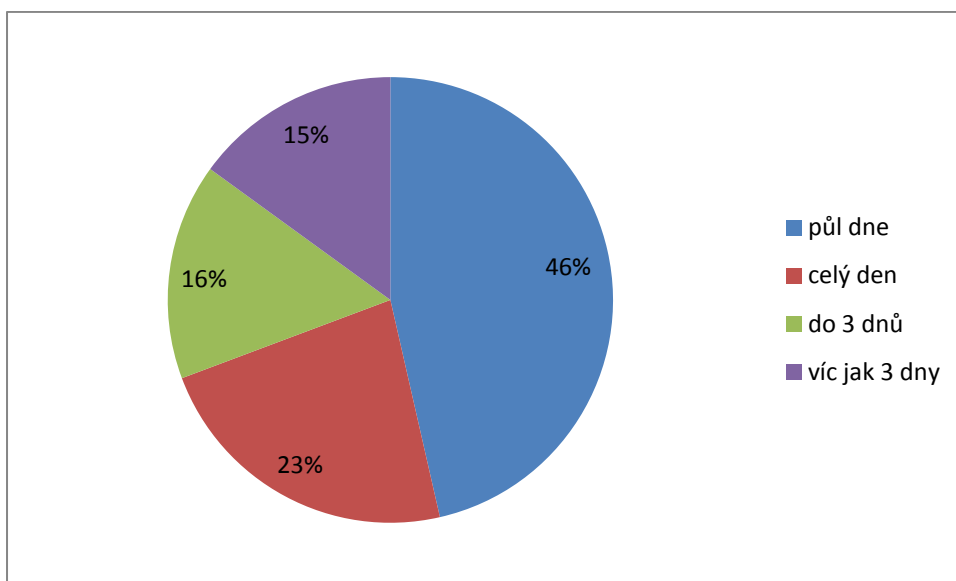
**Tab. 7: S čím počítají návštěvníci (1. - 4.)**

	Odpověď	Počet (%)
1.	Plavba soukromou lodí	19
2.	Plavba lodí společnosti	58
3.	Se zařízením služeb (WC, kiosky...)	14
4.	Jiné...	9

*Zdroj: vlastní zpracování*

**Otázka č. 11: Jak dlouho se zdržíte u Baťova kanálu?**

Většina oslovených respondentů preferuje strávit pouze půl dne u Baťova kanálu. Nejčastěji se jedná o návštěvníky přijíždějící na kolech nebo auty.

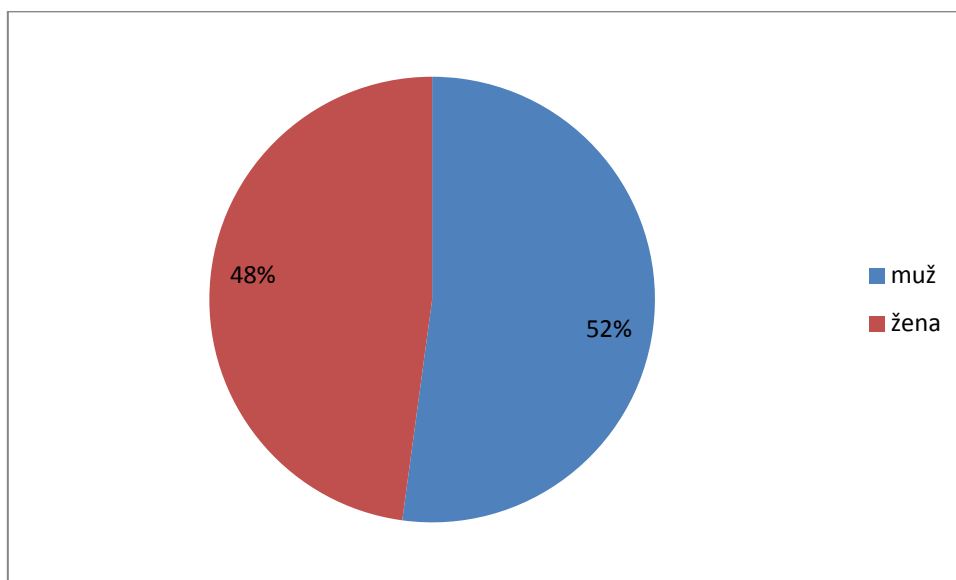


Obr. 13: Pobyt u Bařova kanálu

Zdroj: vlastní zpracování

#### Otázka č. 12: Návřtěvnost podle pohlaví:

Poměr zastoupení jednotlivých pohlaví byl téměř vyrovnaný, pŕevařovali více muži.

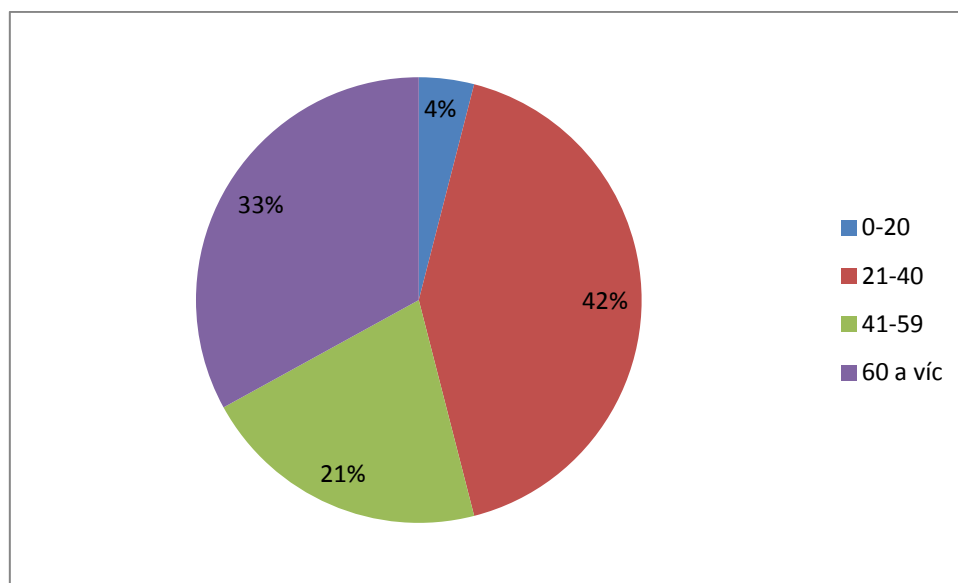


Obr. 14: Pohlaví návřtěvníků

Zdroj: vlastní zpracování

### Otázka č. 13: Návštěvnost podle věku

Z vyhodnocených dotazníků bylo zjištěno, že mezi návštěvníky převažuje věková kategorie 21 - 40 let. Nejméně zastoupenou věkovou kategorií byl věk 0 - 20



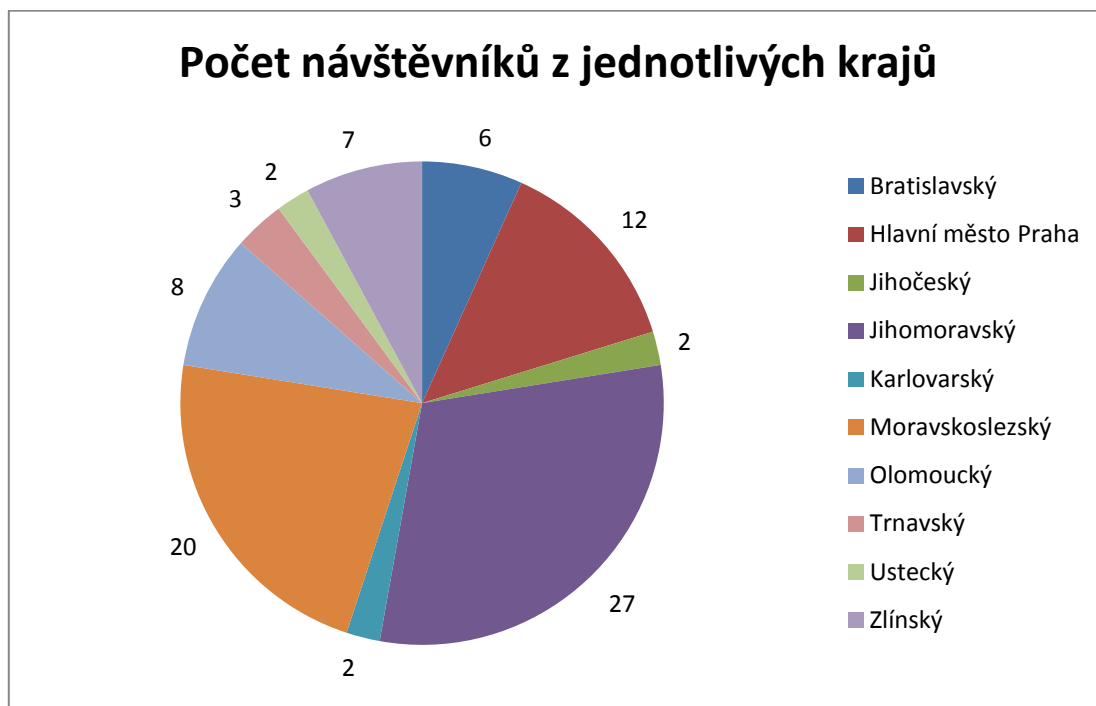
Obr. 15: Věk návštěvníků

Zdroj: vlastní zpracování

### Otázka č. 14: Odkud pocházíte?

Poslední odpovědí dotazníkového šetření byla odpověď na bydliště jednotlivých návštěvníků. Zjištění bydliště respondentů považuji za nejdůležitější otázku celého dotazníku, jelikož nám může poskytnout přehled o rozsahu nasávacího území Baťova kanálu, resp. z jakých nejvzdálenějších míst návštěvníci přijíždí a v jaké míře. Z jednotlivých dotazníků lze vyčíst, že nejvíce převažoval pohyb návštěvníků ze vzdálenějších okresů – Ostrava, Praha, Brno, Olomouc, Karviná a např. ještě Prostějov. Z toho lze konstatovat, že vodní cesta Baťův kanál láká nejvíce obyvatele Ostravy a dalších větších moravských měst. Svůj pobyt většinou ještě obohacují o návštěvy okolních památek (skanzen JV Moravy, strážnický zámek, Plze,

rodný dům bratří Uprků v Kněždubě, muzeum oskeruší ve Tvarožné Lhotě). Mezi zahraniční návštěvníky bych zařadil především Slováky. Nejvíce Slováků přijelo na Baťův kanál z Bratislavy a Galanty. V době provádění dotazníkového šetření probíhalo ve Strážnici a okolí vinobraní. Vinobraní mělo taky svůj velký podíl na přílivu masy turistů na Baťův kanál i v době závěru letního ročního období 2013.



Obr. 16: Bydliště návštěvníků

Zdroj: vlastní zpracování



Obr.17: Bydliště návštěvníků z Jihomoravského kraje

Zdroj: Vlastní zpracování

## 6. Návrh opatření pro zvýšení atraktivity

Přístav Strážnice získal v roce 2010 od Jihomoravského kraje finanční dotaci do 200 000 Kč na dobu pěti let. Tuto dotaci získal přístav na nové kožené potahy na lodi. Kromě finanční dotace od Jihomoravského kraje už přístav Strážnice jiné dotace nedostává, takže veškeré ostatní úpravy, např. interiéru lodí, oprava motorů lodí, nové matrace do lodí, hygienické koženky a vybavení bufetu si musí přístav financovat ze svých finančních zdrojů. Teoretickým návrhem pro zvýšení atraktivity by mohly být výletní vyjížďky na koních po městě (tak jak tomu bylo na počátku 20. století) – tuto myšlenku však zatím nelze uskutečnit do doby vybudování městského obchvatu, tedy z důvodu současného zatížení hlavní městské komunikace kamionovou a další velmi hustou dopravou. Situace ve strážnickém přístavu by se mohla zlepšit, pokud by město Strážnice finančně podporovalo svůj přístav. To však město nemůže z důvodu vlastní značné

zadluženosti. Strážnický přístav je jedním z nejfrekventovanějších přístavů na trase Bařova kanálu. Atraktivitu strážnického přístavu by mohly pro rodiny s dětmi zde zvýšit nové atraktivity, např. pohádkové bytosti kolem plavebního kanálu nebo pohádková stezka, jak je tomu např. u přístavu Vnorovy. Dále by se mohla zlepšit gastronomie – v přístavu by se mohla vařit typicky domácí moravská, nebo i klasická jídla.

Přístav Hodonín nikdo finančně nepodporuje. Město Hodonín pouze udělalo osvětlení k přístavu a přístupovou cestu k přístavu. Kdyby se město Hodonín zapojilo do podpory cestovního ruchu, jak říká pan František Ondruš-majitel přístavu, tak by se snížila nezaměstnanost v Hodoníně. Hodonínský přístav pro děti ožívají pohádkové bytosti např. Spiderman, ježibaba, královna Konstancie, piráti, atd. Dále jsou velkým dětským lákadlem pohádkové hry, např. boj o poklad, který unesli piráti. Přístav Hodonín má v plánu pro rok 2015 zprovoznění turistického vláčku, kterým by se mohli návštěvníci svézt od přístavu až do hodonínské ZOO. Závěrem můžeme říci, že přístav Hodonín je na vysoké úrovni z hlediska atraktivity, větší pomoc by však mohlo nabídnout samotné město Hodonín. To však zatím nejeví zájem.

Přístav Veselí nad Moravou získalo finanční podporu ministerstva pro místní rozvoj ve výši 50 % požadavku, což je i tak významnou pomocí. Dále se v samotném přístavu konají každým týdnem různé propagace např. folklorní akce. Veselský přístav chce ještě více rozšířit výukové programy pro školy, což může přístav více zatraktivnit a přilákat více škol. Rovněž učitelé místní ZŠ Hutník vytvořili a využívají při výukových návštěvách se svými třídami pracovní listy. Pohádkové atrakce v přístavu nejsou, a ani o nich veselský přístav vůbec neuvažuje. Jak už bylo uvedeno, např. u přístavu Hodonín, pohádkové atrakce přitahují hojně mladé rodiny s dětmi. Proto by mohl mít i zde opodstatnění můj návrh pro zvýšení atraktivity přístavu instalace pohádkových bytostí nebo vytvoření pohádkové stezky.

Přístav Staré Město u Uherského Hradiště si všechny své finanční záležitosti dotuje ze svých vlastních finančních prostředků (přístav mohl získat finanční dotaci, jenže nechtěl

vytvářet žádné projekty). Podle osobních rozhovorů s majitelem přístavu je na tom přístav lépe, když si všechno financuje ze svých vlastních prostředků. Tento přístav nemá žádné pohádkové atrakce, jelikož nemá dostatek prostoru kolem přístavu na to, aby je mohl uskutečnit. Přístav by mohlo zatraktivnit v tomto případě vybudování dětského hřiště; jak jsem rozhovorem s provozovatelem na místě zjistil, je v přístavu na jeho vybudování dostatečný prostor.

Přístav Vnorovy si všechny své finanční záležitosti financuje ze svých vlastních prostředků (přístav nemá zájem vyřizovat dotace). Vnorovský přístav je zatraktivněn pohádkovou stezkou, kde si lidé mohou zakoupit notýsek, který jim napoví, kterým směrem se mají v rámci pohádkové stezky vydat a kde mohou zaznamenat získaná razítka. Návrhem pro zlepšení atraktivity by mohlo být vylepšení stravování, tzn. vařit teplá jídla nebo i typicky domácí jídla.

Přístav Petrov dostane dotace od Státního intervenčního zemědělského fondu až poté, co zkolauduje celý přístav. To se předpokládá na rok 2014. Přístav by mohly, tak jako u jiných přístavů, zatraktivnit pohádkové atrakce. Dále chce petrovský přístav vybudovat u přístavu bazén. Kvůli těsné blízkosti přístavu s obcí nemůže přístav pořádat hudební zábavy pro mladé, což je pro ně nelákavé a tedy z tohoto pohledu nevýhodou. Návrhem pro zlepšení může být nabídka typicky domácích jídel - např. plněné bramborové patenty - což by přístav, na základě mých osobních rozhovorů, uvítal. Jak jsem v interview zjistil, četní a důležití jsou zde slovenští návštěvníci, kterých je zde až 15%. Slováky lákají jak v samotném přístavu, tak i vůbec v ČR nižší ceny než u nich na Slovensku. Návrhem pro zvýšení atraktivity by mohla být ještě větší propagace přístavu na Slovensku, zejména v jejich příhraničních okresech a v ne tak vzdálené metropoli Bratislavě.

Přístav Skalica žádné dotace nedostává. Město Skalica podporuje finančně přístav propagací. Tento přístav nemá pro rodiny s dětmi žádné pohádkové atrakce a ani není v jeho zájmu tento typ prezentace vytvořit, nicméně má vlastní dětské programy a soutěže. Přístav Skalica je propagován jak v ČR, tak i v Maďarsku. Dbá v první řadě především na vylepšení

kvality a komfortu pro klienty (udržované a čisté lodě, příjemný a kvalifikovaný personál, občerstvení atd.). Návrhem pro zlepšení atraktivity, jak vyplývá z osobního rozhovoru, by mohly být jako u některých předchozích přístavů též pohádkové atrakce.

Obecně mají všechny přístavy s polohou v ČR možnost požádat o dotace z Ministerstva pro místní rozvoj. Příliš velký zájem o ně však není, jelikož většina provozovatelů přístavů nechce vytvářet různé projekty a tím ztrácet čas, který raději investují do zkvalitnění svého přístavu. Podle osobních rozhovorů s panem V. Bártkem z turistického centra ve Veselí nad Moravou, který je z tohoto hlediska světlou výjimkou, jsou dotační prostředky pro ně dobré, jenže většina jiných přístavů je bere jako administrativní zátěž.

Dalším návrhem pro zlepšení atraktivity by mohly být tematické plavby s ochutnávkou vína, což je perspektivní, zatím nepropracovaná marketingová záležitost. Baťův kanál by mohla zatraktivnit také pestřejší nabídka typicky domácích moravských jídel, např. koblih a již zmíněných patentů. Dosavadní zájem je menší a návštěvníci více preferují levnější rychlé občerstvení typu hot dog a hamburgeru. Zatím nezkoumanou otázkou je zájem o typická místní jídla u návštěvníků ze vzdálenějších oblastí, např. z Prahy. Baťův kanál lze ještě více zatraktivnit mezinárodní propagací, např. na veletrhu Region Tour Expo v Trenčíně tak, aby přilákal i více Slováků. Dalším programem zatraktivnění celého Baťova kanálu je dobudování cyklostezky směrem z Veselí nad Moravou až po Strážnici.



## 7. Závěr

Bakalářskou práci jsem zpracoval na základě zadání a po konzultacích s vedoucím práce a dalšími odborníky. Obsahuje cíl, strukturu, metody, postup, závěry a literaturu – vše k vybranému tématu Baťova kanálu a jeho potenciálu pro cestovní ruch. Inspirací byla pro mě metodika, kterou použila ve své bakalářské práci citovaná studentka ESF MU z Brna, její metodiku jsem dále rozpracoval, porovnal její a své výsledky, ty jsem aktualizoval a svůj vlastní terénní výzkum rozšířil na větší území.

Opakovanými návštěvami zkoumaného území, interview s pracovníky přístavů, dotazníkovým průzkumem návštěvnosti, analýzou infrastruktury a služeb se potvrdil předpoklad vysokého potenciálu Baťova kanálu pro rozvoj cestovního ruchu v regionu.

Moje práce přináší nejnovější poznatky, jak jednotlivé přístavy Baťova kanálu, jejich okolní příroda, atraktivita a občanská vybavenost dokáží ovlivňovat stav a vývoj regionálního cestovního ruchu. Zkoumány byly faktory, které mají vliv z hlediska nabídky služeb a občanské vybavenosti na jednotlivé přístavy. Po jejich vyhodnocení konstatuji, že stav se jeví na uspokojivé úrovni. Bylo zjištěno, že všechny zkoumané přístavy, od Hodonína na jihu až po Staré Město u Uherského Hradiště na severu, vyvíjejí značné úsilí o zkvalitnění a ještě větší zatraktivnění takových prvků cestovního ruchu, jako je rozšíření nabídky gastronomických služeb, zlepšení kvality a úplnosti sociálního zázemí. Celkovou návštěvnost ovlivňují jak pěší či motorizovaní turisté, tak i cyklisté. Novinkou jsou zmíněné pohádkové atrakce pro rodiny s dětmi. Kromě uvedeného jsem v daných přístavech zjistil do různé míry rozšíření nabídky tematických plaveb a pořádání různých společenských či ryze slováckých folklorních akcí; ty pozitivně ovlivňují oblibu lokalit a tedy jejich návštěvnost. Dotazníkovým průzkumem a interview jsem zjistil, že Baťův kanál, kromě místních, nejvíce láká turisty z Ostravy, Prahy a Brna a že jejich návštěvnost podstatně ovlivňuje nabídka spojení s návštěvou dalších turisticky atraktivních míst v okolí, naopak ji nejvíce limituje počasí. Zjištěny však byly i jisté rezervy, jako např. zatím menší míra propagace Baťova kanálu zevně vlastních okresů Hodonín, Uherské Hradiště či Zlín a rovněž na Slovensku.

Navrhuji pro zvýšení popularizace novodobých atraktivit a infrastruktury Baťova kanálu větší internetovou propagací a také v regionálním tisku a na billboardech. Literatura o Baťově kanálu je ponejvíce staršího data, nejnovějších studií a výzkumných prací je velmi málo.

## **8. Summary**

The Bachelor's study I have processed on the basic fundamental of the assignment and after the consultations with my leader prominent of the project and other specialist expert. It contains the object, structure, the methods, progress, the opinion conclusion and the literature – all to the select topic subjekt:

Baťas artificial water chanel and his potential for the tourism. The inspiration for me has been the methodology, which was used in the Bachelors Study of the quoted student ESF MU Brno, her methodology I developer, compared her and my results and these brought up to date and my self field research I have extended on larger territory.

The recurent visitings of the investigated territory an interview with employees of the inland ports, the questionare investigation of the attendance, the analysis of the infrastructure and services affirmed the precondition of the high potential Baťas artificial water chanel for expansit tourism in the region.

My project brings achal informatik how the individually singly Baťas ports, thein surrounding nature, atractivities and the public utilities establish (demonstrate) to induce the condition and progres of the region tourism. Ander investigation were the factors, which have got the influence of the view of the propositions the services and infranstructure for the individually ports. After thein assessment. I observe that the investigation into the state present showing has got the satisfactory standard. It was discovered, that all ports under investigation from Hodonín on the south to Staré Město Nera Uherské Hradiště on the north to make a progress and in addition to that more atractivit those componets of tourism just is extensit of the proposition the gastronomic services, the progress quality and the completenes of the socialhinter land. The general attendance is influenced by the walked and motorized visitou,

also by the cyclists. The news are mentioned, fairly attractivities for the families with children. Apart from under mentioned I discovered in the individually ports to a different extent the expansit offer of the thematic inland navigations and the organizing of the different social or pure south moravian folk events. These positively the popularity of localities and then their attendance.

With the questionnaire reasearch and the interview I discovered, that the Bařas artificial water chanel Dantes besides the local most of the tourists also the visitou from Ostrava, Praque and Brno and that their attendance. Fundamentals dangle the offer of connection with the wisiting the other touristic attractive places in surroundings, on the contrary it s the most limited by weather.

Some reserves were established for exemple for the present the smaller measurement the publicity Bařas canal artificial water chanel on the outsider the own districts Hodonín, Uherské Hradiřtě or Zlín and as well in Slovakia.

I devise for the rating popularization the modern atractivities and the infrastructure Bařa's canal with the digger internet advertising and promotion and aslo in the local press and on the billboards. The literature about Bařas canal is it mostly older, the latest studies and the reaserch projects are only afew of them.

## **9. Použitá literatura a zdroje**

### **9.1 Knižní zdroje**

VITÁSEK, Fr. *Třicetileté srážkové poměry povodí Moravy a horní Odry (1901-1930): Práce Moravské přírodověd. spol. 5.* Brno, 1943.

DEMEK, J. a kol., *Geomorfologie českých zemí.* ČSAV, Praha, 335 s., 1965

LISICKÁ, V., REICHMANN, V., *Řeka Morava.* Orbis, Praha, 280 s., 1976

DEMEK, J., NOVÁK, V. a kol. *Vlastivěda moravská: Neživá příroda*. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost, ISBN 80-85048-30-2, 1992

CULEK, M. (ed.), *Biogeografické členění České republiky*. Enigma, Praha, 244 s., ISBN 8085368803, 1996

KARKOŠKOVÁ, Alena: Bařův plavební kanál. Zlínsko od minulosti k současnosti 16, 1999, s. 157–174

ČMELÍK, FIALA, KARKOŠKOVÁ, MENŠÍK, ONDRAČKA a TOMAŠTÍK. *Přirodní a technická památka Bařův kanál*. 1. vyd. Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu, 2003.

LEDNICKÝ, V. (2004): *Využití technických památek v českém cestovním ruchu*. Ostrava: VŠB-TU Ostrava

VYSTOUPIL, J. a kol. (2006): *Atlas cestovního ruchu České republiky*. MMR, Praha

VYSTOUPIL, J. a kol. (2007): *Návrh nové rajonizace cestovního ruchu ČR*. MU, Brno

DULA, Karel: Budování plavebního kanálu. Výstřižkové služby firmy Bařa, inv. č. 158, fol.8

NOVOTNÝ, Jan: Prodloužení stavby plavebního kanálu. Výstřižkové služby firmy Bařa, inv. č. 160, fol.2

## **9. 2 Internetové zdroje**

FOLTÝNOVÁ, I. (2011): *Analýza návštěvnosti Bařova kanálu od roku 1995*, VŠB-TU, Ostrava. In: (online). (cit. 2014-03-23). Dostupné z : <http://theses.cz/id/hg4mau/>

KRČOVÁ, I. (2011): *Bařův kanál a jeho přístavy - perspektiva pro cestovní ruch na Slovácku*, MU, Brno. In: (online). (cit. 2014-03-23). Dostupné z: [http://is.muni.cz/th/322976/esf\\_b/](http://is.muni.cz/th/322976/esf_b/)

Kanál Dunaj-Odra-Labe ved'te přes Polsko, vzkazují vládě Bohumínští. In: [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/domaci/291037-kanal-dunaj-odra-labe-vedte-pres-polsko-vzkazuji-vlade-bohuminsti.html>

Zemanův průplav inspiruje i na Slovensku, chtějí k němu připojit Váh. Dostupné z: In: [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: [http://zpravy.idnes.cz/dunaj-odra-labe-a-pripojeni-vahu-dnf-/zahranicni.aspx?c=A131004\\_210946\\_zahranicni\\_ert](http://zpravy.idnes.cz/dunaj-odra-labe-a-pripojeni-vahu-dnf-/zahranicni.aspx?c=A131004_210946_zahranicni_ert)

Kanál Dunaj-Odra-Labe podporuje i vznikající koalice, plánuje studii. In: [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: [http://zpravy.idnes.cz/kanal-dunaj-odra-labe-a-podpora-ve-vlade-dya-/domaci.aspx?c=A131122\\_213732\\_domaci\\_ert](http://zpravy.idnes.cz/kanal-dunaj-odra-labe-a-podpora-ve-vlade-dya-/domaci.aspx?c=A131122_213732_domaci_ert)

Obří kanál chystají i Slováci. Ani Dunaj nedává jisté zisky, říká. In: [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/rozhovor-o-vodni-preprave-na-slovensku-a-spojzeni-vahu-s-odrou-p6k-/ekonomika.aspx?c=A131009\\_140204\\_ekonomika\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/rozhovor-o-vodni-preprave-na-slovensku-a-spojzeni-vahu-s-odrou-p6k-/ekonomika.aspx?c=A131009_140204_ekonomika_fih)

Historie. In: [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/vodni-cesta/historie.html>

PŘÍSTAVIŠTĚ "U JEZU". In: [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.pristavisteujezu.cz/novinky.html>

Přístav Strážnice. In: [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.batacanal.cz/plavba/straznice.html>

Přístav Skalica. In: [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: <http://www.batuvkanal.info/Fotogalerie/Pristavy-pristaviste/Pristav-Skalica/h-4s-57.gallery.aspx>

Přístav Hodonín. In: [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z: [http://www.pristavisteujezu.cz/g\\_pohadka/previews/22.jpg.html](http://www.pristavisteujezu.cz/g_pohadka/previews/22.jpg.html)

Cyklomapa. In: [online]. [cit. 2014-03-23]. Dostupné z:  
<http://www.batacanal.cz/cyklomezky.html>

## 10. Přílohy

Dotazník u přístavu Strážnice na Baťově kanálu, zaměřený na bakalářskou práci: Baťův kanál a jeho potenciál pro rozvoj cestovního ruchu v regionu:

- 1) Na Baťův kanál jste přijel/la:
  - a) sám
  - b) se skupinou
  - c) s rodinou
  - d) jiné...
  
- 2) Které atraktivita vás motivovaly k návštěvě Baťova kanálu?
  - a) plavba lodí
  - b) okolní příroda
  - c) technická vybavenost Baťova kanálu
  - d) návštěva okolních památek
  - e) jiné...
  
- 3) Odkud jste se dozvěděl/la o atrakci Baťův kanál?
  - a) z médií
  - b) od přátel
  - c) jiné

- 4) Navštívil/la jste někdy či plánujete navštívit i jiné místo na Baťově kanálu či jeho okolí?
- a) ne
  - b) ano a jaké konkrétně?
- 5) Jakým dopravním prostředkem jste se dostal na Baťův kanál ?
- a) na kole
  - b) autem
  - c) pěšky
  - d) vlakem
  - e) jinak ...
- 6) Jak jste spokojen/na s nabídkou služeb (stravovací zařízení, půjčovna kol, půjčovna loděk...) na Baťově kanálu?
- a) velmi spokojen
  - b) spokojen
  - c) nespokojen
  - d) velmi nespokojen
  - e) nevím, doposud jsem nevyužil žádných služeb
- 7) Co byste doporučoval/la pro zlepšení nabídky služeb?
- a) více informačních tabulí, billboardy...
  - b) nižší ceny
  - c) lepší hygiena
  - d) jiné...

8) Při návštěvě Bařova kanálu počítáte s (výběr z možností):

- a) plavbou soukromou lodí
- b) plavbou lodí společnosti
- c) se zařizemím služeb (WC, kiossek...)
- d) jiné...

9) Jak dlouho se zdržíte u Bařova kanálu?

- a) půl dne
- b) celý den
- c) do 3 dnů
- d) víc jak 3 dny

10) Pohlaví:

- a) muž
- b) žena

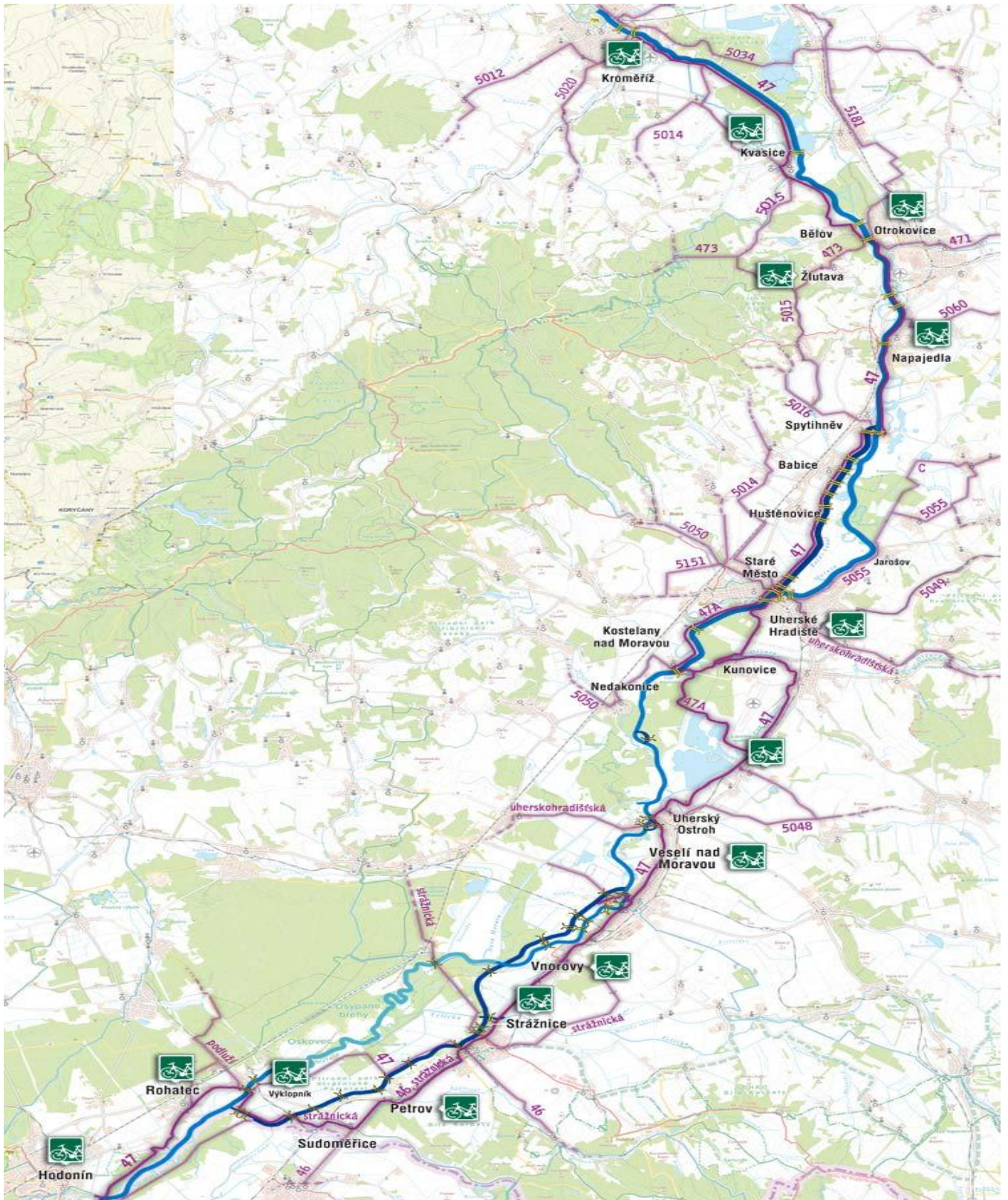
11) Jaký je váš věk:

- a) 0 - 20
- b) 21 - 40
- c) 41 - 59
- d) 60 a víc

12) Odkud pocházíte?

Děkuji Vám za čas strávený nad dotazníkem a přeji hezký den





Obr. 18: Mapa Baťova kanálu, zachycující jednotlivé přístavy (zeleně) i cyklostezky (fialově)

Zdroj: <http://www.batacanal.cz/cyklostezky.html>

Tab. 7: Shrnutí kritérií, jejich vah a bodovací škály

Kriterium	Bodovací škála	Váha kritéria
<b>Bezbariérový přístup</b>	0 - není 3- jen do přístavu 5-do přístavu i do lodí	1 %
<b>Blízkost turistických zajímavostí</b>	0-v okruhu 5-10 km žádné zajímavosti 1-v okruhu 5-10 km jedna zajímavost 3-v okruhu 5-10 km dva až pět zajímavostí 5- v okruhu 5-10 km šest a více zajímavostí	1 %
<b>Dopravní dostupnost přístavu</b>	1-více než 3000 m od hlavní silnice 2-1001-3000 m od hlavní silnice 3- 501-1000 m od hlavní silnice 4-100-500 m od hlavní silnice 5-do 100 m od hlavní silnice (špatný stav příjezdové komunikace nebo špatné navigace = za každé stupeň dolů, tj. i na 0)	3 %
<b>Kapacita parkoviště</b>	0-v přístavu ani poblíž žádné parkoviště 1-kapacita do 2 automobilů 2-kapacita 5-10 automobilů 3-kapacita 10-20 automobilů 4-kapacita 20-40 automobilů 5-kapacita více než 40 automobilů (možnost parkování 1-2 autobusů nebo hlídané parkoviště = bod nahoru, více jak 2 autobusy = 2 body nahoru, poplatek za parkoviště = bod dolů)	1 %

<b>Otevírací doba</b>	0-méně jak 6 h denně,ne každý den celou sezonu 1-méně jak 6 h denně,každý den celou sezonu 2-6-8 h denně, ne každý den celou sezonu 3-6-8 h denně, každý den celou sezonu,nebo více než 8 h denně, ne každý den celou sezonu 4-více než 8 h denně, každý den celou sezonu 5-od rána do posledního návštěvníka, každý den celou sezonu (možnost občasných večerních plaveb i po otevírací době = bod nahoru)	4 %
<b>Sociální zařízení přístavu (WC, sprcha,pitná voda z kohoutku)</b>	0-žádné 1-pouze WC 3-WC a pitná voda 4-WC a sprcha 5-WC,sprcha a pitná voda (méně než 5WC (celkově) = bod dolů, více než 8WC = bod nahoru, špatný stav WC = bod dolů, za poplatek = bod dolů)	2 %
<b>Přítomnost odborně školeného personálu, včetně průvodců</b>	0-personál není odborně vyškolený,jen část schopna podat veškeré informace (viz.popis kriteria) návštěvníkům, nemluví cizími jazyky 1-pouze část personálu odborně vyškolená,schopna podat veškeré informace, umí cizí jazyk 2-veškerý personál odborně vyškolen, ale není schopen kdykoliv podat veškeré informace 3-pouze část odborně vyškolená,ale všichni kdykoliv podají veškeré	9 %

	<p>informace</p> <p>4-veškerý personál odborně vyškolen a schopen kdykoliv podat veškeré informace</p> <p>5-veškerý personál odborně vyškolen, schopen kdykoliv podat veškeré informace a domluvit se s cizinci</p> <p>(více jak polovina personálu umí alespoň jeden cizí jazyk = bod nahoru, všichni zaměstnanci 2 a více cizích jazyků = 2 body nahoru, některý ze zaměstnanců je kvalifikovaný průvodce = bod nahoru, zaměstnanec přístavu – průvodce a k tomu dohoda s externími průvodci = 2 body nahoru)</p>	
<b>Možnost komplexního zajištění zájezdů</b>	<p>0-není možnost</p> <p>3-je možnost, ale za vysokou cenu oproti ostatním</p> <p>5-je možnost, za přijatelnou cenu</p>	2 %
<b>Možnost pronájmu prostoru</b>	<p>0-není možnost</p> <p>5-je možnost</p>	2 %
<b>Četnost doprovodných akcí</b>	<p>0-žádné doprovodné akce v přístavu</p> <p>1-až 3 malé akce (grilování atd.) za sezonu</p> <p>2-méně než 1x měsíčně malé akce, jednou za sezonu velká akce</p> <p>3-jednou měsíčně malé akce, několikrát za sezonu velké akce</p> <p>4-několikrát měsíčně malé akce, několikrát za sezonu velké akce</p> <p>5-každý týden malé akce různých typů, několikrát za sezonu velké</p>	6 %



	akce	
<b>Lodě k vypůjčení, včetně možnosti základního kurzu jízdy na kánoích</b>	<p>0-žádné lodí k vypůjčení</p> <p>1-1-5 lodí</p> <p>2- 6-10 lodí</p> <p>3- 11-15 lodí</p> <p>4- 16-20 lodí</p> <p>5- více než 20 lodí</p> <p>(kapacita alespoň poloviny lodí 5-10míst = bod nahoru, kapacita alespoň jedné lodí k vypůjčení více než 10 míst = 2 body nahoru, cena výrazně vyšší než průměr všech přístavů = bod dolů, kurz jízdy na kánoi v ceně = bod nahoru, loď starší než 30 let = bod dolů, moderní loď – ne starší než 3 roky = bod nahoru, nadstandardní vybavení obytných lodí – viz.popis kriteria = bod nahoru, více než 3 typy lodí na výběr = bod nahoru)</p>	3 %
<b>Možnost kempování v blízkosti, včetně možnosti zapůjčení stanů</b>	<p>0-není možnost</p> <p>1-do 1 km možnost je, stany přístav nepůjčuje</p> <p>2-do 1 km možnost je, stany možno zapůjčit</p> <p>3- ano, přímo v areálu, za poplatek vyšší než 70,-Kč, stany přístav nepůjčuje</p> <p>4-ano, přímo v areálu, zdarma nebo poplatek max. 70,-Kč, stany přístav nepůjčuje</p> <p>5-ano, přímo v areálu, stany možno zapůjčit</p> <p>(chatky, ubytovna a jiné komfortnější zařízení = bod nahoru)</p>	1 %
<b>Možnost krátkodobého a dlouhodobého kotvení lodí v přístavu</b>	<p>0-není možnost</p> <p>1-jen krátkodobé, kapacita méně než 20 lodí</p>	1 %

	<p>2-jen krátkodobé, kapacita více než 20 lodí</p> <p>3-krátkodobé i dlouhodobé, méně než 20 lodí</p> <p>4-krátkodobé i dlouhodobé, více než 20 lodí, za poplatek</p> <p>5-krátkodobé i dlouhodobé, více než 20 lodí, zdarma</p> <p>(hlídání zakotvených lodí = bod nahoru, cena vyšší než 100,-Kč = bod dolů)</p>	
<b>Možnost občerstvení v přístavu</b>	<p>0-není možnost</p> <p>1-kapacita míst k sezení menší než 15</p> <p>2-kapacita míst k sezení 15-30</p> <p>3-kapacita míst k sezení 31-50</p> <p>4-kapacita míst k sezení 51-70</p> <p>5-kapacita míst k sezení více než 70</p> <p>(sortiment studených i teplých jídel nebo sortiment s typickými moravskými specialitami = bod nahoru)</p>	9 %
<b>Možnost výletních plaveb na velkých lodích</b>	<p>0-není možnost</p> <p>1-ano, bez průvodce a bez občerstvení na lodi</p> <p>2-ano, bez průvodce nebo bez občerstvení, jen některé dny v týdnu</p> <p>3-ano, bez průvodce nebo bez občerstvení, každý den celou sezonu</p> <p>4-ano, s průvodcem i s občerstvením, jen některé dny v týdnu (některé měsíce častěji)</p> <p>5-ano, s průvodcem i s občerstvením, každý den celou sezonu</p> <p>(cena nižší než průměr všech přístavů = bod nahoru, tématické</p>	6 %

	plavby = bod nahoru, plavby několikrát denně = bod nahoru)	
<b>Možnost zapůjčení kol a rybářských potřeb</b>	0-není možnost ani u kol ani u rybářských potřeb 1-v přístavu není možnost,ale v blízkosti ano 2-jen jedno z uvedených, počet kol menší než 10 3-jen jedno z uvedených,počet kol 10 a více 4-kola i rybářské potřeby-počet kol menší než 10 5-kola i rybářské potřeby-počet kol 10 a více (nižší cena než bývá v půjčovnách = bod nahoru)	1 %
<b>Ostatní vybavení přístavu určené k zábavě</b>	0-žádné 1-jen jeden typ (např. jen ohniště,jen hřiště atd.) 3- 2-3 typy vybavení 5- více jak 3 typy nebo 2-3 typy, ale zahrnující pro přístav výjimečné vybavení (posilovna atd.)	3 %
<b>Nabídka programů cílených na určité skupiny návštěvníků</b>	0-žádné cílené programy 1-pouze jeden cílený program (např.pro školy) 3-programy cílené na 2-3 skupiny návštěvníků 5-programy cílené na 4 a více skupin	12 %
<b>Prodej materiálu o Baťově kanálu a dárkových předmětů souvisejících s přístavem</b>	0-žádné materiály a dárkové předměty k prodeji 1-pouze mapky, nebo brožurky o Baťově kanálu 2-pouze 1-2 druhy dárkových předmětů 3- 3-5 druhů dárkových předmětů, ale žádné tiskoviny s informacemi o kanálu	2 %

	4- 3-5 druhů dárkových předmětů či materiálů, zahrnující i tiskoviny s informacemi o kanálu 5- alespoň 6 druhů dárk.předmětů a dostatek materiálu o kanálu	
<b>Propagace přístavu na internetu</b>	0-žádná 1-internetové stránky o přístavu, aktualizované méně než 1x týdně 2-internetové stránky, aktualizované nejméně 1x týdně 3- předchozí možnost + jedna s dodatečných možnost: bannery a reklamy s odkazem na stránky přístavu, facebookové stránky, rozesílání informačních emailů zákazníkům 4- předchozí možnost, ale s využitím dvou dodatečných možností 5-vše výše zmíněné, případně něco navíc	11 %
<b>Propagace přístavu v mezinárodním kontextu</b>	0-ne 5-ano	3 %
<b>Využití reklamy</b>	0-žádná reklama 1-účast v TV pořadech nebo novinových reportážích (ne z iniciativy přístavu) 2- 1-2 možnosti reklamy 3- 3-4 možnosti reklamy 5 – 5 a více možností reklamy	7 %

Pozn.: Maximum při přičítání bodů je 5

Zdroj: [http://is.muni.cz/th/322976/esf\\_b/](http://is.muni.cz/th/322976/esf_b/)).





Obr. 15: Přístav Strážnice (září 2013)

Zdroj: vlastní zpracování



Obr. 16: Baťův most přes plavební kanál ve Strážnici (září 2013)

Zdroj: vlastní zpracování



Obr. 17: Okolní příroda Baťova kanálu (září 2013)

Zdroj: vlastní zpracování



Obr. 18: Výletní loď (září 2013)

Zdroj: vlastní zpracování



Obr. 19: Křížení Bařova kanálu s řekou Veličkou (září 2013)

Zdroj: vlastní zpracování



Obr. 20: Plavební komora u Strážnice (září 2013)

Zdroj: vlastní zpracování





Obr. 21: Přístav Veselí nad Moravou (září 2013)

Zdroj: vlastní zpracování



Obr. 22: Přístav Staré Město u Uherského Hradiště (září 2013)

Zdroj: vlastní zpracování



Obr. 24: Pohádková plavba v přístavu Hodonín

Zdroj: [http://www.pristavisteujezu.cz/g\\_pohadka/previews/22.jpg.html](http://www.pristavisteujezu.cz/g_pohadka/previews/22.jpg.html) [online]. [cit. 2014-04-08]