

# Bat'ův kanál jako faktor rozvoje Zlínského kraje

Dušan Odehnal

---

Bakalářská práce  
2010

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky

---

---

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně  
Fakulta managementu a ekonomiky  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
akademický rok: 2009/2010

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Dušan ODEHNAL**  
Studijní program: **B 6202 Hospodářská politika a správa**  
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**  
Téma práce: **Bařův kanál jako faktor rozvoje Zlínského kraje**

Zásady pro vypracování:

Úvod

### I. Teoretická část

- Charakterizujte význam vodních cest v obecné rovině.
- Charakterizujte význam vodních cest v České republice.

### II. Praktická část

- Charakterizujte Bařův kanál (umístění v krajině, historie vodních cest na území Zlínského kraje, technické parametry Bařova kanálu apod.).
- Určete vnější a vnitřní vztahy Bařova kanálu (vztah k cestovnímu ruchu, podnikání, životnímu prostředí a jeho financování).

Závěr

Rozsah práce: cca 40  
Rozsah příloh:  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

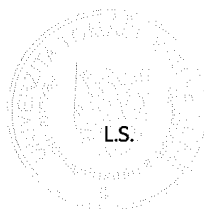
Seznam odborné literatury:

- [1] Kolektiv autorů. Přírodní a technická památka Bařův kanál. 1. vyd. Veselí nad Moravou: Agentura rozvoje Bařova Kanálu, 2003. 109 s.  
[2] PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. Výkladový slovník cestovního ruchu. 1. vyd. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s.  
[3] TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. a kol. Ekonomická a sociální geografie. 1. vyd. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 411 s. ISBN 978-80-7380-114-4.  
[4] WOKOUN, R. a kol. Regionální rozvoj : Východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování. 1. vyd. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.  
[5] WOKOUN, R., VYSTOUPIL, J. Geografie cestovního ruchu a rekreace. 1. vyd. Praha: SPN, 1987. 250 s.

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Milan Damborský  
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva  
Datum zadání bakalářské práce: 6. dubna 2010  
Termín odevzdání bakalářské práce: 21. května 2010

Ve Zlíně dne 6. dubna 2010

doc. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková  
*děkanka*



prof. RNDr. René Wokoun, CSc.  
*ředitel ústavu*

## PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním bakalářské práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby <sup>1)</sup>;
- beru na vědomí, že bakalářská práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 <sup>2)</sup>;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 <sup>3)</sup> odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně 20.5.2010

*Dušan Čecháček*

*1) Zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:*

*(1) Vysoká škola nevdělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.*

*(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlédnutí veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.*

*(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.*

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užitje-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst.

3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užití či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlíží k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

## **ABSTRAKT**

Bakalářská práce je rozdělena teoretickou a analytickou část. V první z nich se zabývá charakteristikou vnitrozemských vodních cest jako takových. Především tedy vymezením základních pojmů, světovým a českým historickým vývojem v této oblasti. Praktická část poukazuje na konkrétní vývoj vnitrozemských vodních cest na území Zlínského kraje a následnou analýzou Baťova kanálu v oblasti cestovního ruchu, podnikatelských aktivit, životního prostředí a strukturou financování. Tyto skutečnosti byly zjišťovány z velké části z dotazníkového šetření a komunikací s místními zainteresovanými subjekty.

Klíčová slova:

Vodní cesta, cestovní ruch, regionální rozvoj, životní prostředí, Baťův kanál

## **ABSTRACT**

Bachelor paper is divided into theoretical and analytical part. The first one deals with characteristics of inland waterways as such. Especially defining of basic concepts, the Czech and world historical developments in this area. The practical part indicate to specific development of inland waterways in the Zlín region and follow analysis of the Bata canal for tourism, business activity, environment and financing structure. These facts have been collected largely from a questionnaire research and communication with local stakeholders.

Keywords:

Waterway, tourism, regional development, environment, Bata canal

Děkuji panu Ing. Milanu Damborskému za odborné vedení, cenné rady a připomínky při zpracovávání mé bakalářské práce. Dále bych chtěl poděkovat všem, kteří mi poskytli cenné informace.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

## OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>I TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>10</b>
<b>1 CHARAKTERISTIKA VODNÍCH CEST V OBECNÉ ROVINĚ</b> .....	<b>11</b>
1.1 ZÁKLADNÍ POJMY .....	11
1.2 HISTORICKÝ VÝZNAM VODNÍCH CEST.....	12
<b>2 CHARAKTERISTIKA VODNÍCH CEST NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY</b> .....	<b>15</b>
2.1 HISTORICKÝ VÝZNAM VODNÍCH CEST V ČESKÉ REPUBLICE .....	15
2.2 VODNÍ CESTY V ČESKÉ REPUBLICE A SOUČASNOST .....	17
2.2.1 Legislativní zakotvení .....	17
2.2.2 Klasifikace vnitrozemských vodních cest.....	19
<b>II PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>21</b>
<b>3 CHARAKTERISTIKA BAŤOVA KANÁLU</b> .....	<b>22</b>
3.1 UMÍSTĚNÍ V KRAJINĚ .....	22
3.2 HISTORIE VODNÍCH CEST NA ÚZEMÍ ZLÍNSKÉHO KRAJE.....	23
3.2.1 Průplav D-O-L.....	23
3.2.2 Závlahový a plavební kanál.....	26
<b>4 BAŤŮV KANÁL JAKO FAKTOR ROZVOJE CESTOVNÍHO RUCHU</b> .....	<b>30</b>
4.1 PŘEDPOKLADY PRO ROZVOJ CESTOVNÍHO RUCHU.....	30
4.1.1 Turistické atrakce .....	30
4.1.2 Ubytovací kapacity.....	32
4.1.3 Dopravní infrastruktura .....	32
4.1.4 Návštěvnost Baťova kanálu.....	33
4.2 NÁVŠTĚVNÍK BAŤOVA KANÁLU.....	34
4.3 HODNOCENÍ LOKALITY NÁVŠTĚVNÍKY.....	40
<b>5 PODNIKÁNÍ NA BAŤOVĚ KANÁLE</b> .....	<b>45</b>
<b>6 BAŤŮV KANÁL A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ</b> .....	<b>51</b>
6.1 FAUNA BAŤOVA KANÁLU .....	51
6.2 ZÁSADY UDRŽENÍ DOBRÉHO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ.....	52
6.3 VÝZNAMNÉ CHRÁNĚNÉ OBLASTI V OKOLÍ BAŤOVA KANÁLU .....	52
<b>7 HLAVNÍ AKTÉŘI FINANCOVÁNÍ BAŤOVA KANÁLU</b> .....	<b>55</b>
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>58</b>
<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY</b> .....	<b>60</b>
<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>67</b>
<b>SEZNAM GRAFŮ</b> .....	<b>68</b>
<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>69</b>



## ÚVOD

Bařův kanál je turisticky stále více využívanou vodní cestou. Své potencionální návštěvníky láká především na čím dál tím oblíbenější aktivní trávení volného času.

Hlavním cílem mé bakalářské práce je určení vnitřních a vnějších vztahů Bařova kanálu zejména zaměřených na cestovní ruch, dále na vztahy k životnímu prostředí, podnikání na této vodní cestě a její financování.

V teoretické části je uvedena charakteristika vnitrozemských vodních cest jak v obecné rovině, tak i na území České republiky. Z velké části se jedná o historický význam vodní dopravy pro společnost a její postupný vývoj. Dále jsou zde vymezeny základní pojmy týkající se vodních cest a základní legislativní rámec platný pro současnou plavbu v tuzemských podmínkách.

Následující praktická část bakalářské práce je rozdělena do pěti základních okruhů. Ty jsou zaměřeny na historii vodních cest na území Zlínského kraje, cestovní ruch, podnikání, životní prostředí a financování Bařova kanálu.

První část pojednává o historickém vývoji vodních cest na území Zlínského kraje. Konkrétněji právě tedy o počátcích samotného Bařova kanálu a o dlouze plánované, nikdy však přímo nerealizovaném vodním koridoru Dunaj – Odra – Labe.

Při analýze cestovního ruchu bylo nejdříve uvedeno krátké shrnutí předpokladů, jako je vývoj návštěvnosti, možnosti ubytování, dopravní infrastruktura a výskyt turisticky atraktivních lokalit. K dalšímu zjišťování bylo použito především dotazníkového šetření, které se zaměřilo na typový profil návštěvníka, hodnocení služeb a infrastruktury cestovního ruchu a také posouzení péče o rozvoj cestovního ruchu.

Při zkoumání podnikání na Bařově kanále bylo využito informací poskytnutých obecně prospěšnou společností Bařův kanál, rozhovorem, telefonickou a elektronickou komunikací s místními podnikatelskými aktéry.

Kapitola věnovaná životnímu prostředí pojednává především o současném stavu výskytu rostlin a živočichů. Poté též o rizikových faktorech, které by mohli ovlivnit jejich výskyt a zvláště chráněných území v okolí Bařova kanálu.

V poslední části je uvedena soustava aktérů, kteří se společně podílejí na financování přírodní a technické památky Bařův kanál.

## **I. TEORETICKÁ ČÁST**

## 1 CHARAKTERISTIKA VODNÍCH CEST V OBECNÉ ROVINĚ

Vodní dopravu lze považovat za jednu z prvních forem dopravy vůbec. Její začátky spadají do doby, kdy člověk začal používat vodní dopravu k přepravě osob a nákladů. V současné době je její předností vysoký přepravní objem, relativní bezpečnost, nižší provozní náklady, výhradní a jediná dopravní dostupnost k některým významným lokalitám, minimální zatížení životního prostředí. Největšími zápornými faktory jsou nižší rychlost, závislost na počasí a vodních stavech. Vodní dopravu lze dle teritoriálního hlediska rozlišit na vnitrozemskou a námořní. Vnitrozemská doprava se provozuje na vodních cestách, které využívají řeky a umělé vodní stavby jako jsou kanály přehrad a nádrže. Námořní doprava se orientuje na teritoriální vody, otevřená moře a oceány.[10]

### 1.1 Základní pojmy

#### Vodní cesty

Základní vymezení je na vnitrozemské a námořní. U vnitrozemských vodních cest lze rozlišit na dopravně významné a účelové. Dopravně významné vodní cesty jsou takové, na kterých je provozována pravidelná nebo nepravidelná lodní doprava. Za účelové se považují vodní cesty, na kterých je provozována jen rekreační plavba převážně lokálního významu. V námořní dopravě tvoří vodní cesty teritoriální vody, moře a oceány. Velký význam zde má proudění, příliv a odliv. Proudění ovlivňuje hlavně nestejně složení vody (její hustota).[10]

#### Lodě

Lodní park ve vnitrozemské dopravě tvoří lodě, malá plavidla, plovoucí stroje, plovoucí zařízení a jiná ovladatelná plovoucí tělesa. Lodě můžeme v rámci osobní přepravy rozdělit buď podle způsobu a zdroje energie na parníky a lodě motorové nebo podle pohonu na kolesové a vrtulové.

Námořní lodě rozlišujeme jako osobní, nákladní, speciální a vojenské.[10]

### **Přístavy**

Jedná se o souhrn vodních a pobřežních ploch, objektů a zařízení, které zajišťují uvazování plavidel, překládání nákladů na lodě a z nich, zásobování plavidel, manipulaci s nákladem, nalodování a vyloďování osob, údržbu a ochranu plavidel apod.[16]

### **Přívoz**

Jedná se o soustavu zařízení, která umožňuje překonání řeky pomocí plavidla. Převozní loď zajišťuje přepravu napříč vodní cesty. Přívozy můžeme rozdělit dle pohonu (vesla, motor, lana) nebo způsobu jištění (nejištěný, jištěný horním lanem a řetězem na dně řeky).[10]

### **Plavební komora**

Komora je zpravidla obdélníkového půdorysu a se svislými stěnami na obou koncích, opatřená vraty. Slouží k proplouvání plavidel z jednoho stupně vodní cesty do druhého. [16]

## **1.2 Historický význam vodních cest**

Na úsvitu lidských dějin tvořily řeky a moře jediné přirozené dopravní cesty na zemi. Osídlení vznikalo především podél toků, které člověku zajišťovaly nejen obživu, přirozenou ochranu, ale i možnost dopravy. Prvním plavidlem v pravěku byl plovoucí kmen.[6] Svázáním několika kmenů začaly vznikat vory, z jediného kmene pak vydlabáním nebo vypálením první čluny – monoxyly. První egyptské lodě byly stavěny ze stébel papyru. V Mezopotámii se používaly vory, jejichž nosný element tvořily nafouknuté měchy z kozích nebo velbloudích kůží.

S rozvojem plavidel se začala na řekách rozvíjet i vodní doprava. S pomocí vodní dopravy se začal šířit i obchod, vědomosti a pokrok.[7] Z historického hlediska se ukazuje, že rozvoj starých kultur, národů i velkých státních formací byl podpořen rozvojem plavby. Ta totiž umožňovala překonávat vzdálenosti rychleji, účinněji a bezpečněji než pozemní dopravní cestou.[6] Tyto výhody bezpochyby přispěly k úspěchu starověkých civilizací v údolích velkých řek, jako jsou Nil (Egypt), Eufrat a Tigris (Mezopotámie), Indus a Ganga (Indie), Žlutá a Modrá řeka (Čína).

Obchodovatelnými artikly dálkové přepravy ve starověku mohli být ovšem jen ty nejcennější druhy zboží. To bylo způsobeno malou nosností plavidel a překážkami na vodních cestách. Mělčiny a úzké říčky nedovolovaly velké rozměry lodí, které se mohly plavit pouze na dolních tocích řek nebo na moři. Rozdílem mezi říčními a námořními plavidly nebyla však až tak v jejich velikosti, ale ve způsobu jejich pohonu. Oproti veslům a plachtám v námořní dopravě, se na řekách využíval spíše říční proud. Proti proudu byla využívána lidská síla nebo zvířata. Postupem času se začaly vyskytovat první umělé vodní cesty a to již ve starověku. Předpokládá se, že impulsem pro vybudování prvních kanálů byly potřeby zavlažování v zemědělství. Ty ovšem nebyly primárně určeny k plavbě.[4] Pravděpodobně prvními skutečnými průplavy byly průplav mezi Nilem a Rudým mořem a tzv. Velký (Císařský) průplav v Číně. Roku 1974 př. n. l. započaly práce na průplavu mezi Nilem a Rudým mořem. 1500 let poté, v roce 485 př. n. l., byla zahájena výstavba Velkého (Císařského) průplavu v Číně, jenž po řadě rekonstrukcí slouží dopravě dodnes.[23]

Po rozpadu starověkých říší se na dlouhou dobu značně zpomalil, až pozastavil rozvoj plavby. Na vzestupu byla spíše plavba námořní. Oživení vnitrozemské vodní dopravy přišlo až v období renesance, kdy bylo potřeba přepravovat zboží z nově vznikajících manufaktur.[9] Zvyšující se hospodářský růst si vyžádal lepší technické vybavení vodních cest. Historickým mezníkem pro vodní plavbu se stal vynález plavební komory v letech 1439 – 1443 ve městě Viarenna na kanálu Naviglio Grande v severní Itálii. Ta umožnila překonat i větší výškové rozdíly i pro větší lodě.

S příchodem průmyslové revoluce přepravní nároky ještě vzrostly. Jako první se průmyslová revoluce projevila ve Velké Británii.[26] Byl zde však nedostatek vodních toků, které by propojovaly průmyslová centra. A tak v druhé polovině 18. a v první polovině 19. století zde vznikla průplavní síť nevídaných rozměrů. Toto období bývá též nazýváno „průplavní horečkou“.[7] V roce 1793 dosahovalo stavění kanálů svého vrcholu. Náklady na dopravu byly významně redukovány. Na mnoha místech dokonce způsobily změny v cenách uhlí o celou polovinu. Nejvíce se přepravovaly materiály takové jako uhlí, stavebniny, zemědělské produkty a výrobky z nově vzniklých průmyslových center. Po roku 1830 se objevil modernější způsob dopravy. Tím byla železnice. Zakrátko vystřídala plavbu a hlavně menší vodní cesty začaly pomalu chátrat.[36]

Po Velké Británii se průmyslová revoluce rozšířila i na kontinent. Zde však výstavba železnic již započala. Vodní doprava ale nestála stranou. Aby obstála konkurenci, nosnosti

člunů se neustále zvyšovaly. Příkladem rozsáhlého budování sítě vodních cest může být Francie. V 19. století se zde vybuďovala řada průplavů. Byly schopny sloužit lodím o desetkrát vyšší nosnosti, než tomu bylo v Anglii. Celý systém byl konstruován pro plavidla „péniche“ o nosnosti 270t. V Nizozemí a v Německu se dokonce začaly používat lodě o nosnosti až 500t. Tyto nové možnosti přinesly začátek budování velkých vnitrozemských průplavů – tzv. severoněmeckých průplavů. Prvním se stal v roce 1899 průplav mezi Dortmundem a námořním přístavem v Emden. Vývoj byl motivován nejen neustálou konkurencí železnice, ale též novými technologiemi jako bylo používání parního vleku. Nejdříve to byly vleky řetězové později kolesové parní remorkéry. To umožnilo používání vlečných člunů o nosnosti nejdříve 750 t a po dokončení severoněmeckých průplavů v roce 1914 až 1350 t. Rozvoj se dále ubíral směrem k využití nových tlačných člunů a tlačných remorkérů. Ty již nepotřebovaly tak velké půdorysné rozměry. Jejich nosnost se zvyšovala počtem tlačných člunů a větším přípustným ponorem. Např. v USA byla využívána pouze tato technologie.[26]

## 2 CHARAKTERISTIKA VODNÍCH CEST NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Vodní cesty na našem území nikdy netvořily a ani dnes netvoří souvislý dopravní systém. Jedinými splavnými úseky jsou Labsko-vltavská vodní cesta a Bařův kanál o celkové délce 355 km. Labsko-vltavská vodní cesta patří do středoevropské (labské) soustavy vodních cest.[17]

### 2.1 Historický význam vodních cest v České republice

Již v 6. a 7. století se objevují první zmínky o plavbě na Labi a Vltavě převážně za účelem obchodu s Němci usídlenými na dolním Labi. Jednalo se zejména o zboží jako sůl, víno a med. V 10. století se objevují záznamy i o našich přístavech (Ústí nad Labem, Litoměřice a Mělník). Velkého zlepšení plavebních podmínek na Labi a Vltavě došlo zejména za vlády českého krále a římského císaře Karla IV. zásluhou ustanovení zvláštního úřadu pro dozor na říční plavbu lodí a vorů. Dále byly v této době značně upravovány toky těchto řek, a to nejen odstraněním balvanů a skla překážející plavbě, ale také bylo nařízeno, aby jezy byly opatřeny vorovými propustmi, tzv. vrátky. Z této doby též pochází první pokusy o spojení Vltavy s Dunajem.[12]

V letech 1548 – 1550 za vlády Ferdinanda I., začal rozvoj plavby na Vltavě. Byla regulačně upravena z Prahy až do Budějovic a v 17. století za vlády Ferdinanda II. z Prahy do Mělníka, což umožnilo souvislou vodní dopravu až do Hamburku.[12]

V tereziánském období se začala projevovat větší měrou technika a nové vědecké poznatky i u vodních staveb. Od splavnění českých řek se také očekávalo hospodářské oživení země. Pod vedením a podle projektu Jana Ferdinanda Schora, vedoucího splavňovacích prací na Vltavě, byla r. 1729 postavena vedle jezu na Vltavě u Županovic a pak i u Modřan první plavební komora z kamene. Později byla též vybudována plavební komora na řece Moravě u Hodonína. Tyto plavební komory sloužily k přepravování lodí o nosnosti 60 až 80 t.[9]

Nastupující průmyslová revoluce se stala impulsem pro úpravy vodních toků a také návrhy nových projektů. Konkrétněji se jednalo o návrhy průplavních spojení mezi Dunajem a Odrou, Dunajem a Vltavou nebo mezi Dunajem, Labem, Odrou a Vislou. Lodní plavba po Vltavě a Labi je ale v 18. století jen příležitostná. Naopak ve století 19. se stává pravidelnou. Významným faktorem rozvoje plavby byla systematická údržba koryt a výstavba lo-

děnic např. v Českých Budějovicích a Týně nad Vltavou. Průměrný počet plaveb za rok se pohyboval okolo 1000. Nejčastějšími obchodními artikly byly zemědělské výrobky, dříví, kámen a jiný stavební materiál, kamenická hlína, lodě samotné, obilí a hlavně sůl. Zboží putovalo do Prahy, severních Čech a do Německa.[6]

Roku 1823 se podařilo dokončit Schwarzenský kanál, který spojil Vltavu s Dunajem, podle projektu Josefa Rosenauera z roku 1789. Měl délku 51 km a byl opatřen dokonce jedním plavebním tunelem. Avšak jeho využití spočívalo pouze k přepravě polenového a kmenového dřeva. V pravém slova smyslu se tedy nejednalo o vodní cestu.[9]

Rozvoj železnic si vyžádal velké změny v další etapě vývoje vodních cest u nás i v Evropě. Rychlá výstavba, rychlejší, výkonnější a levnější provoz železnic způsobil, že vnitrozemská vodní doprava byla vytlačována ze svého vedoucího postavení v nákladní dopravě, zvláště pak při používání malých plavidel. Plavba si však udržela své postavení u lodí s velkou nosností (asi 300 tun, na přelomu 19. a 20. století až 1000 tun) a to na přirozeně splavněných evropských tocích nebo průplavech. Tento vývoj ukázal zcela nové možnosti tohoto dopravního oboru. Začaly se používat ocelové lodě namísto dřevěných, k pohonu se používal parní stroj, k vleku parní remorkéry řetězové, kolesové nebo šroubové. V přístavech se začaly objevovat první jeřáby.[6]

Proto se tedy těžiště dalšího vývoje labsko-vltavské v 19. a 20. století cesty přesunulo více na dolní Vltavu a Labe. Zde totiž dokázala konkurovat nastupující železnici. Labe bylo dokonce první řekou, na které se uplatňovaly zásady svobodné plavby. Ty byly deklarované Vídeňským kongresem v roce 1815. Na tomto základě byla v roce 1821 (revidována v roce 1854 a 1863) v Drážďanech vyhlášena první Labská plavební akta, která zajišťovala svobodu plavby od Mělníka až po Hamburk. Labe bylo prohlášeno svobodnou řekou. Každý kdo měl způsobilé plavidlo a plavební patent mohl provozovat plavbu, byly zrušeny veškeré celní poplatky, které nahradila jednotná lodní dávka.

V druhé polovině 19. století se pohybovala nosnost běžných labských vlečných člunů okolo 1000 tun. Pro vyšší výkonnost plavby, bylo zapotřebí větších plavebních hloubek. Z tohoto důvodu se musela část toků Labe a Vltavy kanalizovat. Vznikl úřad „Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách“. Ten zahájil výstavbu jezů a plavebních komor, které slouží dodnes.[12]



## 2.2 Vodní cesty v České republice a současnost

V současné době jsou vodní cesty v České republice využívány jak pro rekreační tak pro nákladní lodní dopravu. Pro nákladní dopravu jsou využitelné pouze toky dolního a středního Labe, dolní Vltavy a Berounky. Pro malou a osobní plavbu je určena zejména střední Vltava, nádrž Lipno, Morava od ústí Bečvy po soutok s Dyjí včetně průplavu Otrokovice – Rohatec a některé ostatní nádrže a vodní cesty.[20]

### 2.2.1 Legislativní zakotvení

Základním legislativním rámcem pro plavbu na našem území je zákon č. 114/1995., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon zajišťuje právní legitimitu příslušných předpisů Evropských společenství, dále navazuje na přímo použitelné předpisy Evropských společenství. Konkrétně se jedná o úpravu podmínek provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách a působnost a pravomoc ministerstev a jiných ústředních správních orgánů v oblasti plavby.

Vyhláška MD č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, ve znění pozdějších předpisů upravuje kromě jiných záležitostí členění vodních toků v České republice do tříd, dle významu a charakteru jejich využití.

Dle vyhlášky MD č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění pozdějších předpisů jsou plavidla povinná splňovat dané požadavky. Vůdci plavidel musí splňovat předpoklady podle vyhlášky MD č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách, který má jako hlavní cíl chránit kvalitu i ekosystémy vod, vzhledem k plavbě obecně vymezuje, že pro plavbu nejsou potřebná žádná povolení. Nesmí však ohrožovat zájmy rekreace, jakost vody a ekosystémů, bezpečnost osob ani vodních děl. Zakázána je plavba motorových plavidel v ochranném pásmu vodních zdrojů I. stupně a na nádržích určených pro chov ryb.

### **Další předpisy vztahující se k legislativnímu prostředí plavby a vodních cest v ČR:**

- Vyhláška MDS o č. 84/2000 Sb., o způsobilosti osob k provozování vnitrozemské vodní dopravy pro cizí potřeby, ve znění pozdějších předpisů

- Vyhláška MDS č. 138/2000 Sb., o radiotelefonním provozu a vnitrozemských vodních cestách
- Vyhláška FMD č. 128/1976 Sb., o cejchování lodí vnitrozemské plavby
- Vyhláška FMD č. 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské federativní republiky, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška MDS č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška MDS č. 149/2001 Sb., o rekreačních jachtách
- Nařízení vlády č. 174/2005 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na rekreační plavidla, na částečně zhotovená rekreační plavidla a na jejich vybrané části, na vodní skútry a pohonné motory rekreačních plavidel a vodních skútrů
- Zákon č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě
- Vyhláška MDS č. 271/2000 Sb., o podpoře státu k provozování námořní plavby a o finančním příspěvku ke studiu námořního povolání v zahraničí
- Vyhláška MDS č. 272/2000 Sb., o ověřování pravosti podpisu nebo shody opisu nebo kopie s listinou velitelem lodě
- Vyhláška MDS č. 277/2000 Sb., o způsobu a důvodu vyvěšování, umístění a velikosti státní vlajky České republiky a jiných vlajek použitých na námořním plavidle nebo rekreační jachtě
- Vyhláška MDS č. 278/2000 Sb. o námořním rejstříku a dokladech námořních plavidel
- Vyhláška MDS č. 315/2000 Sb., o technickém a záchranném vybavení námořní jachty a prokazování způsobilosti k vedení námořní jachty
- Vyhláška MDS č. 378/2000 Sb., o poplachové činnosti na námořní obchodní lodi
- Vyhláška MDS č. 412/2000 Sb. o poplatku za právo plout pod státní vlajkou ČR

- Vyhláška MDS č. 450/2000 Sb., o kapitánském slibu, zkouškách, odborné a zdravotní způsobilosti členů posádky lodě, průkazech způsobilosti, námořnických knížkách a o zdravotní péči o členy posádky lodě
- Vyhláška MDS č. 25/2001 Sb., o pravidlech bezpečnosti práce na námořní obchodní lodi
- Sdělení č. 240/1996 Sb., Ministerstva zahraničních věcí o Úmluvě Organizace spojených národů a mořském právu.[18]

### 2.2.2 Klasifikace vnitrozemských vodních cest

Dle rezoluce č. 92/2 o nové klasifikaci vnitrozemských vodních cest, která byla ustanovena na evropském zasedání rady ministrů dopravy 11. a 12. června roku 1992 v Athénách, bylo uspořádáno sedm základních tříd vodních cest rozlišených dle mezinárodního a regionálního významu. Jsou označeny římskými číslicemi I – VII. Vodní cesty regionálního významu jsou definovány ve třídách I. – III. Zde existuje dále členění podle geografické polohy regionu. Jsou rozděleny na „regiony na západ od Labe“ a „regiony na východ od Labe“. Třídy IV. – VII. Jsou považovány za vodní cesty mezinárodního významu.[13]

Klasifikace vodních cest slouží k rozlišení jednotlivých vodních cest podle maximálních rozměrů plavidla nebo sestavy plavidel, pro které jsou na vodní cestě podmínky k bezpečnému a plynulému provozu. Zohledňuje parametry jak u motorových nákladních lodí a člunů, tak i tlačných sestav. Posuzuje ponor, délku, šířku a nosnost lodí nebo tlačných sestav a minimální podjezdovou výšku mostů. Definuje minimální a cílové parametry vodních cest.[14]

Dále lze rozlišit neklasifikované vodní cesty především pro provozování osobní vodní dopravy. Jsou označovány jako třída 0. Do této třídy dále spadají vodní cesty pro voroplavbu a plavení dřeva.[8]

V české republice jsou za vodní cesty mezinárodního významu považovány:

- Dolní Labe – jedná se o úsek od Mělníku po státní hranice s Německem. Spadá do kategorie Va. Délka trasy je 109,2 km.

- Střední Labe – jedná se o úsek od Chvaletic po Mělník. Spadá do třídy IV. Délka trasy je 102 km.
- Střední Vltava – úsek mezi Slapy a Mělníkem. Spadá do IV. třídy. Délka trasy je 92,2 km.
- Berounka – úsek Praha Lahovice – Praha Radotín. Spadá do IV. třídy. Délka trasy je 1,2 km.[20]

## **II. PRAKTICKÁ ČÁST**

### 3 CHARAKTERISTIKA BAŤOVA KANÁLU

Baťův kanál je dopravně významná využívaná vodní cesta 0. třídy, která je v současnosti využívána pouze jako turistická vodní cesta. Je někdy též označována jako průplav Otrokovice – Rohatec. Délka Baťova kanálu (od Otrokovic do Skalice) je v dnešní době asi 60 km. Je veden z části řekou Moravou a z části vyhloubenými kanálovými úseky. Celkově je vodní cesta splavná s několika menšími překážkami, jako je na severní straně bělovský jez u Otrokovic (chybí zde plavební komora) a na jižní straně absence plavební komory v Sudoměřicích, od Kroměříže po Hodonín.[15]

#### 3.1 Umístění v krajině

Baťův kanál se nachází v povodí řeky Moravy v rovinaté krajině nížiny Dolnomoravského úvalu. Z větší části protéká Zlínským krajem a částečně krajem Jihomoravským. Národopisně se nachází na území Slovácka. Na západ od něj se nachází pohoří Chřiby a na východ Vizovické vrchy a Bílé Karpaty. Prochází katastrálním územím těchto obcí: Otrokovice, Napajedla, Spytihněv, Babice, Huštěnovice, Staré Město, Uherské Hradiště, Kostelany nad Moravou, Uherský Ostroh, Veselí Nad Moravou, Vnovory, Strážnice, Petrov, Sudoměřice a Rohatec. Jeho celková délka v současnosti je asi 52 km.



Zdroj: [19]

Obrázek 1 Mapa oblasti Baťova kanálu

## 3.2 Historie vodních cest na území Zlínského kraje

### 3.2.1 Průplav D-O-L

Průplav Dunaj-Odra-Labe patří mezi největší infrastrukturní projekty na území české republiky, které nebyly realizovány. Má za úkol propojit významné středoevropské soustavy vodních cest se soustavou jihoevropskou (dunajskou). V současné době, se o něm znovu začíná hovořit.[57]

První zmínky propojení třech toků se začínají objevovat již roku 1653, kdy se moravští stavové usnesly na splavnění řeky Moravy a na jejím spojení s Odrou. Dalším návrhy dále pokračovali, ale žádný neměl většího úspěchu. Obecně panoval názor, že povodí řeky Moravy, není vhodné ke splavnění. Až Ing. Jan Rochus Dorfleuthner v roce 1780 zpracoval projekt na splavnění řeky po Olomouc. Na základě výsady plavby od císaře Josefa II. tuto plavbu také provozoval. Dokonce vybudoval plavební komoru u Hodonína. Vše však záhy zaniklo.[9]

V roce 1901 byl přijat vodocestný zákon, který zahrnoval mimo jiných i výstavbu průplavu Dunaj-Odra. Kanál měl být postaven pro lodě o nosnosti 600 tun, při ponoru 1,8 m. Začátek stavby se plánoval na rok 1904 a měla trvat dvacet let. Vše pozastavila 1. světová válka. Ze všech plánovaných staveb se podařilo dokončit pouze přehradu na Bystřičce u Vsetína, která měla zásobovat vrcholovou zdrž průplav vodou.[12]

Když vznikla Československá republika, byl z počátku zájem o vznik průplavu Dunaj-Odra, popřípadě Dunaj-Odra-Labe utlumen. Teprve roku 1927, při přechodu kompetencí z ministerstva veřejných prací na ministerstvo zemědělství, došlo k určitému posunu. Začaly se prosazovat úpravy koryt řek. O tuto otázku začal projevovat velký zájem i Tomáš Baťa. Viděl v něm budoucnost pro jednodušší a levnější spojení se světovými trhy a snažil se lobovat za jeho uskutečnění. Bohužel výsledků svého snažení o prosazení této vodní cesty se již nedožil. Jeho plány převzal jeho nevlastní bratr Jan Antonín Baťa. Ani jemu se však nepovedlo dosáhnout realizace průplavu.[1]

Jako důkaz jeho velkého zájmu, lze použít citát:

*„Byli lidé, kteří mě přesvědčovali, že na to, abychom si postavili pořádnou silnici středem státu, není peněz. Že není peněz na systém kanálů, na budování železniční páteře, na nic. Že jsme zkrátka malý národ, který musí vařit z vody, přikrčit se, atd. To bylo ovšem před-*

*tím, než jsme za krátký čas sehnali takové miliardy na vyzbrojení, že jen za jejich část bychom to postavili všechno.“*

*J. A. Baťa – Budujeme stát pro 40 000 000 lidí, 1937*

Pro demonstraci provozu schopnosti vodní cesty se s větší částí podílel na budování jiného, menšího kanálu, který je dnes znám jako Baťův kanál. Byl využíván k dopravě lignitu z dolu Jan v Ratíškovicích a ukázal, že plavba je ekonomickým a efektivním způsobem dopravy (viz. kapitola 3.2.2).

Roku 1939 došlo k slavnostnímu výkopu stavby Dunajsko-oderského kanálu. Stihlo se vybudovat pouze šest kilometrů, které se dnes nachází na území Polska a šest kilometrů které se nacházejí u Vídně. Důvodem dalšího zastavení prací bylo vládní nařízení z roku 1941 o zákazu provádění veškerých nových staveb na území Protektorátu Čech a Moravy.

Oživení nastalo v letech 1945 – 1948, ovšem jen na krátko. Po komunistickém převratu se budování infrastruktury dalo opět jiným směrem. Tentokrát se jednalo o budování širokorozchodné železnice napojené na SSSR. Průplavu D-O-L se dostalo oživení až v roce 1960, kdy se vláda rozhodla přijat úkol na sjednocení vodních cest v zemích RVHP. Dlouhých osm let se zpracovával projekt, který ovšem vyzněl do ztracena a to i přes to, že celá stavba byla pojata jako víceúčelová hospodářsko-dopravní soustava. Což znamenalo nejen lodní dopravu, ale také zemědělské a průmyslové využití vody, která by do suchých oblastí mohla putovat přečerpáváním z Dunaje. Jediným výsledkem bylo hájení území, kterým měl průplav protékat.

Po sametové revoluci se zde opět rýsoval záměr, který by mohl vyústit v zahájení stavby kanálu. Hlavním aktérem se stala společnost Ekotrans Moravia a. s., mezi jejíž akcionáře patřili takové podniky jako JZD Agrokombinát Slušovice, Třinecké železárny, Svit Gottwaldov, Povodí Moravy, Povodí Vltavy aj. Zaměřovala se zejména na zpracování nového projektu D-O-L, publikaci propagačních materiálů, konání konferencí a také na jednání s dotčenými orgány státní správy. Dále bylo zřízeno mezinárodní sdružení právnických osob Sdružení Dunaj-Odra-Labe - Verein Donau-Oder-Elbe, se sídlem v Praze, které se též snažilo o obnovení tohoto projektu. Snažení však vyšlo naprázdno. Proti stavbě stála jak veřejnost, tak i vznikající ekologické organizace.[1]

V dnešní době se opět rozpoutávají debaty o realizaci průplavu D-O-L. Je zahrnut i v přístupových dokumentech k Evropské unii. Zastánci koridoru poukazují na možnost diverzi-



fikace dovozu strategických surovin a tím i vyřešení takových problémů jako byla nedávná „plynová krize“. Mimo jiné by tedy vodní cesta měla zabezpečovat a podporovat tyto potřeby[57]:

- protipovodňová funkce – samotný kanál pojme velké množství vody, navíc je zde možnost využít tzv. suchých polderů.
- zadržetí vody v krajině
- doprava vody na Moravu – rozvod vody do suchých oblastí jižní a střední Moravy pro zemědělské účely
- územní systém ekologické stability
- Transevropská dopravní cesta
- Ekologická doprava – je dokázáno, že vodní doprava je mnohem ekologičtější než doprava silniční i železniční
- Zdroj a regulátor elektrické energie – výstava malých vodních elektráren na jeztech
- Zvýšení zaměstnanosti – je odhadováno, že stavba kanálu zaměstná 40 000 až 80 000 lidí. Po dokončení se dá očekávat rozvoj logistických center.
- Příjmy z cestovního ruchu – rozvoj vodní turistiky a vodních sportů
- Rozvoj sídel
- Evropská investice – velká pravděpodobnost získání dotace z Kohezního fondu a to až ve výši 85-ti % z celkové investice, která se v současné době odhaduje na 8,9 miliard EUR.

Budoucnost průplavu D-O-L je stále nejistá. Význam této vodní cesty bezpochyby přesahuje hranice České republiky, což si uvědomoval i Jan Antonín Baťa:

*„Mezi Volhou a Rýnem není jiné krásné příležitosti spojit vodním průplavem 100 miliónů lidí na sever se 100 milióny na jih od našeho státu jako máme my. Náš stát má v tom klíčové postavení. Buďto toho využijeme sami, anebo o toto své dominantní postavení ve střední Evropě přijdeme. Nepochopiti tuto nutnost znamená vydávati se v nebezpečí, že vývoj půjde přes nás, proti nám nebo bez nás.“*

*Jan Antonín Baťa*

### 3.2.2 Závlahový a plavební kanál

Když se začalo s regulací řeky Moravy, objevily se první požadavky na zajištění závlah pro okolní louky. Zapříčinilo to suché období, kdy začaly vysychat vedlejší ramena Moravy i menší říčky a potoky v povodí. První projekt byl proto zpracován již v 30. letech 20. století. Nezohledňoval však žádné plavební využití a ani jeho rozměry tomu nenasvědčovaly. V této době se společnost Baťa zabývala otázkou levné přepravy lignitu z dolu Jan v Ratíškovcích, který vlastnila, do provozoven v Otrokovicích a ve Zlíně. Železniční doprava nebyla příliš rentabilní pro vysoké dopravní tarify a nízkou energetickou hodnotu lignitu. Jan Antonín Baťa poté přišel s myšlenkou na dopravu lignitu po Moravě. Projekt se však ukázal drahý a pouze provizorní. Ministerstvo zemědělství, konkrétně dr. Ing. J. Horák, ale přišel na myšlenku účelného spojení plavebních a zemědělských zájmů. Pro firmu Baťa se však nejevil jako hlavní důvod přeprava lignitu do Otrokovic. Jan Baťa si chtěl spíše splnit sen o vybudování průplavu D-O-L.

Zahájení stavby proběhlo 16. října 1934. Bylo to možné jen pod podmínkou, že případná realizace průplavu Dunaj – Odra může provoz na kanále omezit nebo zastavit. Náklady na stavbu byly odhadnuty na 34 mil. Kčs. Financování bylo rozděleno mezi fy. Baťa (9 mil.), stát (7 mil.) a zbylá část byla investována v rámci melioračních prací (18 mil.). Celá stavba poté měla chránit proti povodním a umožnit plavbu menších lodí. Dále zde existoval státní zájem na vyřešení problému vysoké nezaměstnanosti v době hospodářské krize. Projekt poskytl zaměstnání až 1 500 dělníkům.

2. prosince 1938 byl slavnostně spuštěn provoz Baťova kanálu. Zahajovací plavba, které se zúčastnili zástupci zemského úřadu i Baťových závodů, byla pracovní.[1] Celá délka vodní cesty byla 51,8 km. Vedla umělým průplavem, korytem Moravy a 1 km Dřevnicí. Byla určena pro nákladní čluny o nosnosti 150 tun. Začátek trasy byl v Otrokovicích a končil u Rohatce, kde bylo překladiště lignitu. K překonání výšky hladiny sloužilo 14 plavebních komor, které byly vybaveny malým obslužným domkem. Avšak bylo zapotřebí vybudovat i jiné technicky náročné zařízení, než plavební komory. Jednalo se například o zvedací železniční mosty nebo jezy s automatickou regulací výšky hladiny ve zdrži. Samotná plavba na kanálu probíhala rozdílně v kanálové a říční části průplavu. V říčních částech byl nákladní člun tažen remorkérem a v kanálové byl tažen traktorem jedoucím po břehu. Za optimálního stavu vody celá přeprava nákladu asi 10 hodin. Rok 1939 předznamenal dnešní turistické využití vodní cesty. Na hladinu byla spuštěna výletní loď Mojena.[11] Její kapa-

cita byla 35 cestujících. Ti si mohli svou plavbu vychutnat za poslechu hudby a na lodi byla možnost i občerstvení.

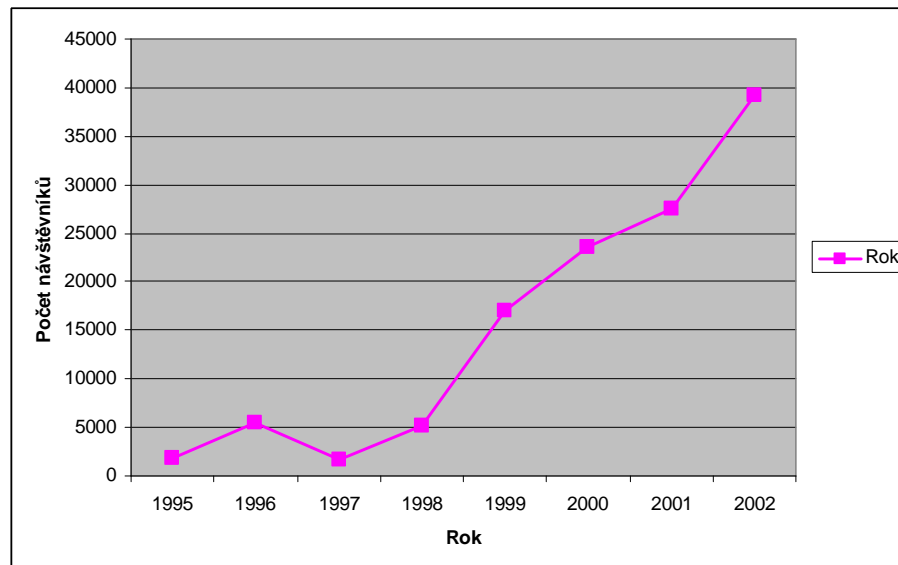
Za účelem provozování plavby byla v roce 1939 založena společnost „Moravská plavební, a. s. Morava“. Předsedou správní rady byl J. A. Baťa. Hlavní činnost společnosti obsahovala provoz dopravy zboží a osob po řece Moravě v úseku Otrokovice – Hodonín, zakládání a provozování skladišť a překladišť, údržbu a rozvoj vodní cesty. V průběhu její činnosti se objevila spousta problémů, které nebyly očekávané. Největším z nich bylo neustálé zanášení rejdu plavebních komor. I přes různá technologická snažení tento problém vyřešit, se tak nestalo. Problém setrvává do současnosti. Důkazem je i fakt, že více než polovina ročních provozních nákladů je tvořena právě těmito náklady. I přes všechny problémy se však podařilo společnosti vytvářet mírný zisk a to do roku 1942.[1]

Závlahová funkce kanálu byla v provozu již koncem 30. let minulého století. Byly využívány především na jaře, kdy voda obsahovala množství humusu a živin. Další závlahy byly prováděny jen okrajově. Rozvod vody se uskutečňoval energeticky nenáročnými gravitačními systémy náhonů a kanálů, které byly důmyslně propojeny. Vodu bylo tedy možno přepravit i na vzdálenější lokality. Její odběr se uskutečňoval vždy u pohyblivých jezů Nedačkonice, Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou a Vnorovy. Aby se nepoužívala voda, která již ztratila své hnojivé účinky, prováděly se jarní závlahy vždy proti proudu řeky. Doba závlah měla trvat 2 – 6 dnů a to až pětkrát ročně. Využití tohoto systému trvalo jen několik let. Po změně společenských poměrů v r. 1948 došlo ke značným změnám v zemědělství. Pozemkové reformy sloučily jednotlivé parcely luk, které byly postupem času přeměněny v pole. Části závlahového systému byly zničeny zaoráním. Zbytek soustavy přestal být udržován.[15]

Druhá světová válka značně poškodila vodní cestu Otrokovice – Rohatec. Ustupující německá armáda poškodila jezy, zničila všechny mosty a potopila lodě. Celkové škody přesahovaly částku 10 mil. Kčs. Společnost Morava, moravská plavební a. s. i s celou firmou Baťa byla znárodněna již v polovině května 1945. Plavební cesta se opravovala až do roku 1949. Mezitím byl využíván úsek Moravy Kvasice – Otrokovice – Napajedla pro přepravu šterku na stavbu zlínských továrních budov. V roce 1947 se objevuje další pokus o turistické využití průplavu na trase Otrokovice – Veselí nad Moravou. Bývalá nákladní plavidlo, které bylo přestavěno na výletní loď „Morava“ měla kapacitu 150 – 200 cestujících. Po změně společenských poměrů v roce 1948 dochází k organizačním změnám, při kterých

doprava po kanále začíná stagnovat. Tomu pomohly i nánosy bahna a chátrající zařízení. V letech 1951 – 1961 se přepravoval pouze štěrk. Rok 1972 přinesl pro kanál Otrokovice – Rohatec zrušení statutu vodní cesty.

Návrhy na obnovu provozu na Baťově kanálu byly předloženy až kolem r. 1989. Nejdříve se jednalo o využití pro nákladní dopravu a později začaly okolní obce uvažovat o možnosti turistického využití. Jednalo se o zcela novou myšlenku, která hlavně narážela na chybějící infrastrukturu pro cestovní ruch a chybějící legislativní zakotvení. To bylo poté upraveno zákonem o vnitrozemské plavbě, který zařadil průplav Otrokovice – Rohatec mezi využitelné vodní cesty. První společnosti začaly provozovat plavbu. Město Veselí nad Moravou se zúčastnilo programu INWARD I. Poznatky byly využity zejména k propagaci Baťova kanálu a zkušebnímu týdennímu provozu. Byla uspořádána výstava. Na lodi se projelo 1750 osob. Dále byl v roce 1996 zpracován projekt „Plán obnovy území podél Baťova kanálu“. Ten rozděloval snažení do čtyř oblastí – podpora malého a středního podnikání, rekonstrukce a dostavba infrastruktury, podpora a propagace aktivit na březích, ochrana životního prostředí. Vznikla Nadace Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu, která se angažovala ve výstavbě přístaviště ve Veselí nad Moravou a Uherském Ostrohu. V letech 1997 a 1998 se zúčastnila projektu INWARD II. To umožnilo nákup 11 malých motorových člunů. V roce 1999 bylo zprovozněno pro veřejnost již 10 plavebních komor. Vodní cesta se začala propojovat s cestovním ruchem v regionu. Rozvinula se zde příhraniční spolupráce v rámci programu CREDO Veselí n. M. – Strážnice – Skalica – příhraniční turistický inkubátor. Zaměřila se na vyřešení plavebního propojení těchto třech měst. V roce 2001 se nadační fond pokusil o propojení vodní a vinné turistiky. Za přispění evropského projektu Imagine Action zřídil ochrannou regionální známku „Údolí moravských vín“ a zřídil regionální vinotéku.[1]



Zdroj: [1]

### Graf 1 Vývoj počtu návštěvníků Baťova kanálu

Z grafu je patrný neustále se zvyšující návštěvnost Baťova kanálu v letech 1995 – 2002. Výjimkou je rok 1997. V tomto roce zasáhly území celé Moravy ničivé povodně. Tendenci lze vysvětlit narůstající atraktivitou regionu, rozšiřováním služeb a prodlužující se splavností vodní cesty.

## 4 BAŤŮV KANÁL JAKO FAKTOR ROZVOJE CESTOVNÍHO RUCHU

### 4.1 Předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu

#### 4.1.1 Turistické atrakce

Okolí Baťova kanálu skýtá celou řadu historických památek, muzeí, přírodních zajímavostí a atrakcí pro turisty. Níže uvedené patří dle mého názoru k nejvýznamnějším.

Hrady a zámky

- Arcibiskupský zámek a zámecké zahrady Kroměříž – renesanční zámek olomouckých arcibiskupů. Podzámecká a Květná zahrada jsou spolu se zámkem chráněné jako památka UNESCO.
- Hrad Malenovice – pochází ze 14. století. Nabízí zachované hradní interiéry a různé expozice.
- Hrad Buchlov – největším unikátem bohatých sbírek gotického hradu je přes 2 000 let stará mumie s cedrovou rakví a sarkofágem.
- Zámek Buchlovice – nabízí bohatě zdobené prostory s dobovým vybavením. Je zde i rozsáhlý anglický park.
- Zámek a městské opevnění Strážnice – slouží dnes jako sídlo národního ústavu lidové kultury a muzejní expozice lidových hudebních nástrojů. Zbytky městského opevnění „Skalická“ a „Veselská brána“ pochází z 16. století.

Muzea

- Muzeum Kroměřížska
- Obuvnické muzeum
- Muzeum jihovýchodní Moravy
- Slovácké muzeum
- Letecké muzeum v Kunovicích – vystavuje 23 vojenských, dopravních a sportovních letounů.

- Městské muzeum ve Veselí nad Moravou
- Muzeum vesnice jihovýchodní Moravy ve Strážnici

#### Přírodní atraktivita

- Přírodní park Záhlenické rybníky – prostředí spojené s lužními lesy, louky a rybníky. Je zde výskyt vzácných obojživelníků. Hnízdí zde 135 druhů ptáků.
- Naučná stezka Kunovský les – prochází lužním lesem. Nachází se zde periodické tůně.
- Přírodní park Strážnické Pomoraví – Osypané břehy – jedná se o jedinečnou ukázkou přirozené krajiny v údolí Moravy. Jsou zde zachovány meandry, slepá ramena a typický lužní les.

#### Lázně

- Sírnaté lázně Ostrožská Nová Ves
- Lázně Hodonín

#### Vinařské tradice

- Polešovice – vinné sklepy
- Vlčnov – areál vinných boud kojiny a muzeum lidového bydlení
- Blatnice pod sv. Antonínkem – vinné boudy pod starou horou, Blatnické muzeum.
- Petrov-Plže – jeden z nejhodnotnějších souborů vinných sklepů na našem území. Pochází z 15. století.

#### Ostatní atrakce

- Funkcionalistické město Zlín
- ZOO Zlín-Lešná
- Hřebčín Napajedla
- Archeoskanzen Modrá – je zaměřen na expozici ze života a práce Slovanů před jedenácti staletími
- Velehrad – nachází se zde Bazilika Nanebevzetí Panny Marie a sv. Cyrila a Metoděje, dále také lapidárium. Toto místo navštívil i papež Jan Pavel II.

- Městská památková zóna Uherské Hradiště
- Uherské Hradiště-Sady – Špitálky – jedná se o pozůstatky církevního komplexu z Velkomoravské říše
- Ratíškovice – Baťova vlečka a Muzeum ve Vagónu
- Sudoměřice – Výklopník – technická památka, která se nachází přímo na Baťově kanálu. Sloužil k vyklápění vagónů lignitu.
- Skalica – městská památková rezervace

#### 4.1.2 Ubytovací kapacity

V obcích na Baťově kanále se nachází několik možností ubytování. Nejčastěji vyskytovanými jsou hotely \*\*\* a vyšší kategorie. Je to způsobeno zejména výskytem velkých měst, jako jsou Kroměříž a Uherské Hradiště, známé svými historickými památkami. Druhou nejčastější formou vyskytujících se ubytovacích zařízení jsou penziony. Dále se v obcích na Baťově kanále nachází kempy, hotely nižší kategorie, turistické ubytovny a další. Stručný přehled možnosti ubytování se nachází v tabulce níže.

Obec	Hotel *** a více	Hotel ** a méně	Penzion	Turistická ubytovna	Kemp	Ostatní
Kroměříž	2	1	4	0	0	3
Kvasice	0	1	0	0	0	0
Babice	0	0	0	0	0	1
Kostelany nad Moravou	0	0	0	0	0	1
Staré město	1	0	1	1	0	0
Uherské Hradiště	6	1	2	2	1	0
Napajedla	0	1	1	0	1	0
Otrokovice	4	0	1	3	0	3
Hodonín	2	1	2	1	0	1
Strážnice	2	0	1	0	1	1
Veselí nad Moravou	0	1	1	0	0	2
Celkem	17	6	13	7	3	12

Zdroj: [33]

**Tabulka 1 Přehled možnosti ubytování**

#### 4.1.3 Dopravní infrastruktura

Dálniční síť je v současné době zastoupena především na severní straně regionu dálnicí D1, která končí u Kroměříže. Na jihu se nachází dálnice D2, která se kříží se silnicí I/55. Ta



prochází v těsné blízkosti Baťova kanálu. Může být považována za hlavní silniční dopravní tah regionu. Je vedena z Olomouce až na hranice s Rakouskem. V Hulíně se kříží se silnicí I/47, která ji spojuje s dálnicí D1. V oblasti se dále nachází řada silnic II. a III. třídy. [34]

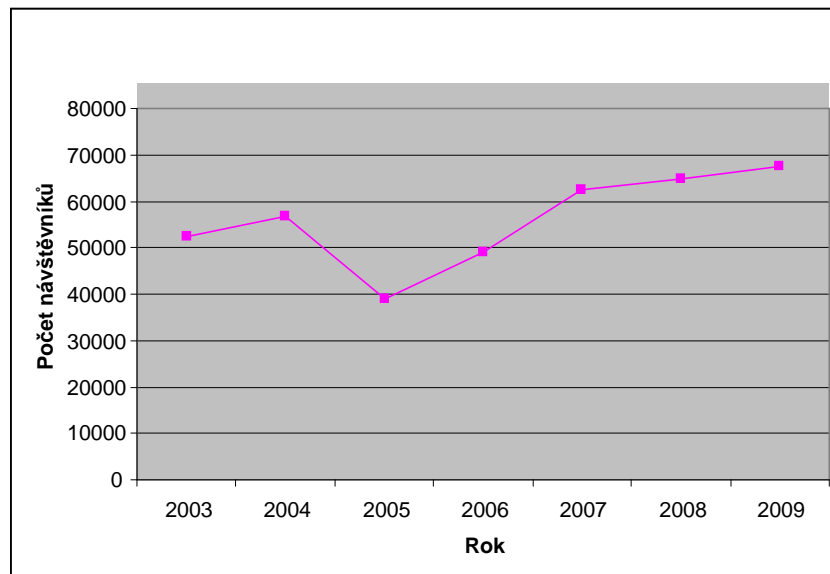
Nejvýznamnějším železničním spojením je II. železniční koridor. Protíná většinu území obcí na Baťově kanále. Jeho celková délka je 313 km. Vede přes celou Moravu od hranic s Polskem, až po hranice s Rakouskem. [35]

V těsné blízkosti Baťova kanálu se nenachází žádná dopravně významná letiště. Nejbližším je mezinárodní letiště Brno Tuřany.

Region je do značné míry protkán cyklostezkami. Dle mého názoru je nejvíce vytíženou a turisticky nejoblíbenější právě vznikající „Cyklostezka podél Baťova kanálu“. Je součástí páteřní cyklostezky spadající do systému EUROVELO č. 9 – Od Baltu k Jadranu (Jantarová cesta): Gdaňsk – Pula, která má celkovou délku 1 930 kilometrů. Na území České republiky má název 1. Moravská stezka. Její celková délka je 293 km.

#### **4.1.4 Návštěvnost Baťova kanálu**

Tento parametr patří k nejsilnějším stránkám této lokality. Baťův kanál rok od roku láká čím dál více turistů. Za jeho asi patnáctileté provozování se tento ukazatel zněkolikanásobil. V roce 1996 ho navštívilo jen asi 5 000 turistů a v současné době se jedná už o téměř 70 000.



Zdroj: [60]

### Graf 2 Vývoj počtu návštěvníků Baťova kanálu

V této statistice ovšem jsou zachyceni pouze lidé, kteří využijí nějakou ze sledovaných služeb nabízených na Baťově kanále. Jedná se například o zapůjčení lodě, hausbótu nebo plavbě na velkých výletních lodích. Odhaduje se tedy, že celková návštěvnost této lokality je až o 100 000 návštěvníků vyšší. Tuto skupinu nevidovaných návštěvníků tvoří především cykloturisté.

## 4.2 Návštěvník Baťova kanálu

V této kapitole vycházím z vlastního průzkumu. Jednalo se o dotazníkové šetření, které proběhlo v Přístavu na Rejdě ve Spytihněvi. Průzkum vychází ze 100 dotazníků. Sledování návštěvníků bylo prováděno metodou osobního dotazování s použitím standardizovaného dotazníku. Respondenti byli vybíráni náhodně. Sběr dat probíhal anonymně.

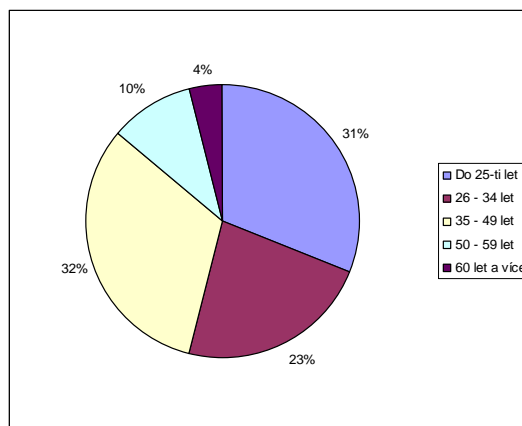
Rozdělení návštěvníků podle pohlaví

Pohlaví	Absolutní počet	Relativní počet
Muž	58	58%
Žena	42	42%

**Tabulka 2 Rozdělení návštěvníků podle pohlaví**

Z tabulky je zřejmé 58% návštěvníků lokality tvoří muži.

### Věková struktura návštěvníků



**Graf 3 Věková struktura návštěvníků**

Všechny věkové kategorie do 49 let tvoří 86% celkové návštěvnosti lokality. Velkou váhu zde může hrát především zaměření lokality na aktivní trávení volného času. Nejvíce se tedy vyskytují turisté mezi 35 – 49 lety a lidé do 25 let, nejméně lidé starší šedesáti let.

### Bydliště

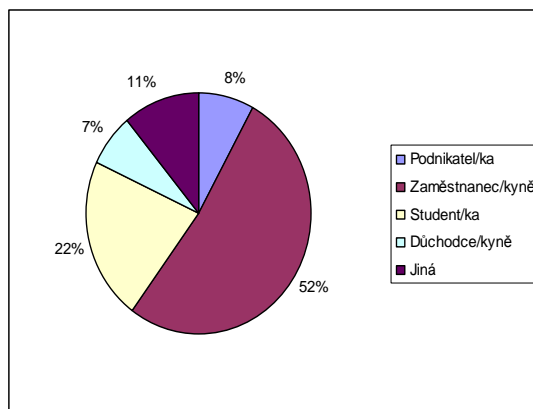
Bydliště	Absolutní počet	Relativní počet
Zlínský kraj	79	79%
Jihomoravský kraj	13	13%
Jiný	8	8%

**Tabulka 3 Bydliště**

Drtivá většina návštěvníků pochází ze Zlínského kraje. Tento faktor může být ovlivněn místem konání průzkumu.

### Ekonomická aktivita návštěvníka

Více než 50% návštěvníků tvoří zaměstnanci. Druhou nejpočetnější skupinou jsou studenti. Nejméně zastoupenou skupinou jsou důchodci, což může opět svědčit o zaměření lokality na spíše aktivní způsob trávení volného času. Grafické znázornění je patrné v následujícím Grafu 4.



Graf 4 Ekonomická aktivita

### Způsob dopravy návštěvníků

Způsob dopravy	Absolutní počet	Relativní počet
Automobil	18	18%
Vlak	14	14%
Kolo	48	48%
Loď	7	7%
Jiné	13	13%

Tabulka 4 Způsob dopravy

Z tabulky 5 je patrné, že téměř 50% návštěvníků přijelo na Bařův kanál na kole. Dle mého názoru je to způsobeno stále zvyšující se oblibou cyklistiky a cykloturistiky. Navíc tuto lokalitu protíná „Cyklostezka podél Bařova kanálu“, která v podstatě lemují celý jeho tok. Pod označením „Jiné“ se vyskytuje především kombinovaná a pěší doprava.

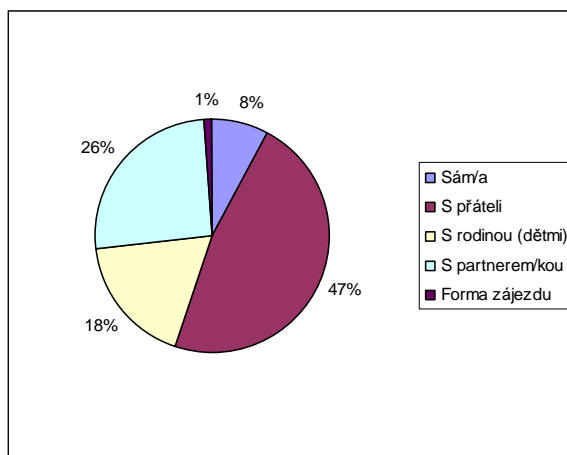
### Četnost návštěvy lokality

Frekvence návštěv	Absolutní množství	Relativní množství
Poprvé	28	28%
Podruhé	19	19%
Vícekrát	53	53%

Tabulka 5 Frekvence návštěv

Z předchozí Tabulky 4 je patrné, že většina návštěvníků je ze Zlínského kraje. Tato skutečnost napovídá, že malá vzdálenost od místa bydliště může být důvodem opakované návštěvnosti a dostupnosti této lokality. Toto tvrzení dokazuje Tabulka 6, dle které 53% návštěvníků navštívilo Bařův kanál již několikrát.

### Rozčlenění návštěvníků dle formy příjezdové skupiny



**Graf 5 Forma skupiny**

Nejvíce lidí přijíždí na Baťův kanál s přáteli. To může být zapříčiněno velkým počtem turistů ve věku do 25 let, kteří většinou nespádají do kategorie s rodinou (dětmi).

### Délka pobytu na Baťově kanálu

Délka pobytu	Absolutní počet	Relativní počet
Jednodenní	82	82%
1 - 2 noci	15	15%
3 - 7 nocí	2	2%
Vícedenní	1	1%

**Tabulka 6 Délka pobytu**

Tabulka 7 nám ukazuje, že nejvíce lidí tráví v lokalitě pouze jeden den. Tomu napovídali již předchozí získaná data. Především způsob dopravy do regionu a též bydliště návštěvníků. Druhou skupinou, avšak s velkým odstupem, jsou lidé, kteří zde tráví 1 – 2 noci. Jedná se o 15% dotazovaných. Nejméně lidí zde jezdí na více než 7 dnů.

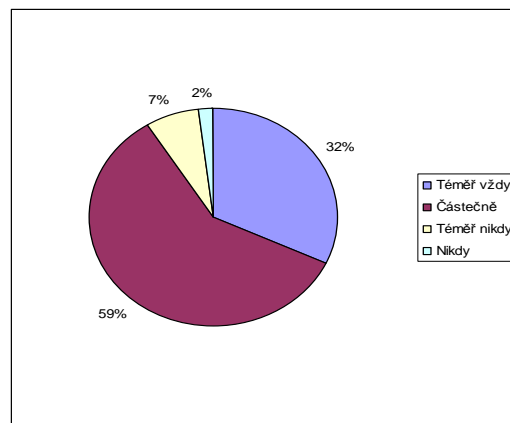
### Druh ubytování

Tento ukazatel není příliš věrohodný, protože většina lidí navštěvuje tuto lokalitu jen na jeden den. Proto též 76% lidí zde není ubytována. Dle průzkumu se však lidé nejvíce ubytovávají v penzionech a dále na chatách a chalupách. Struktura druhu ubytování je uvedena v následující Tabulce 7.

Forma ubytování	Absolutní počet	Relativní počet
Hotel *** a více	2	2%
Hotel **	1	1%
Penzion	10	10%
Chata, chalupa	6	6%
Nejsm ubytován/a	76	76%
Jiné	5	5%

**Tabulka 7 Druh ubytování**

### Způsob stravování návštěvníků

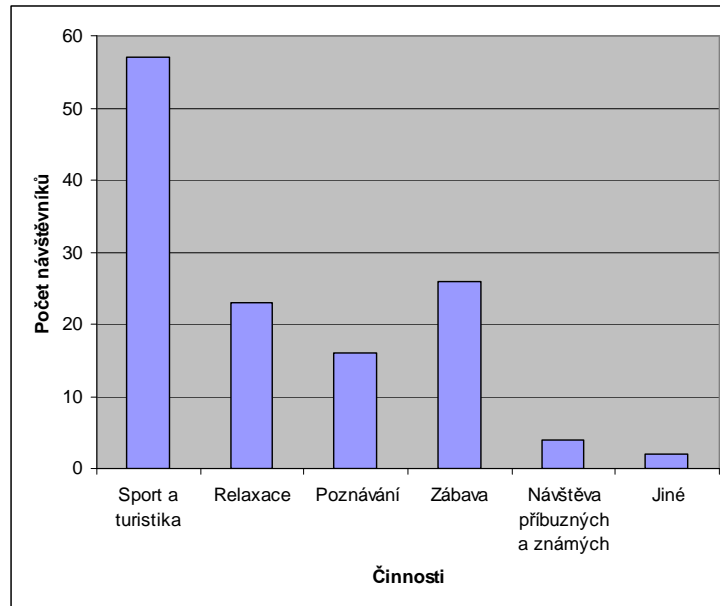


**Graf 6 Stravování v restauracích**

Je zřejmé, že většina návštěvníků se v restauracích stravuje. Přitom 59% lidí se zde stravuje v restauracích částečně a 32% téměř vždy.

### Podnět k návštěvě Bařova kanálu

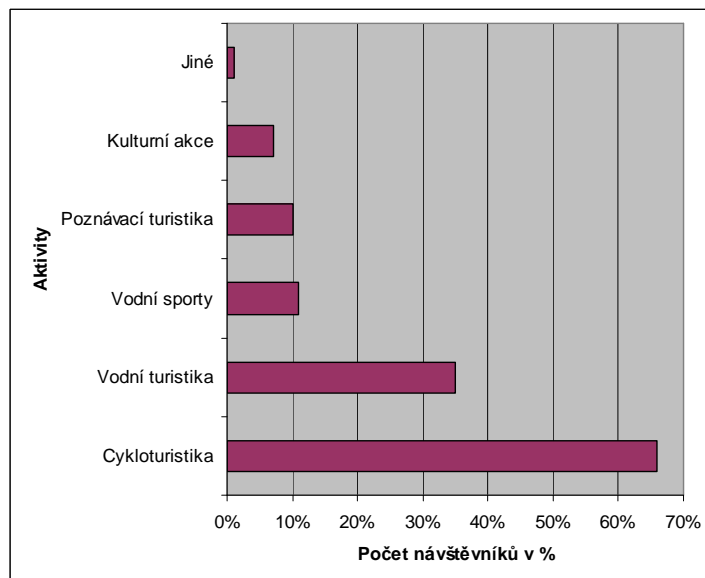
Celkem 100 návštěvníků označilo 128 podnětů k návštěvě regionu. Z průzkumu vyplývá, že největším lákadlem v lokalitě je sport a turistika. Dalším významným podmětem návštěvy může být zábava nebo relaxace. Následující graf znázorňuje důvod, který přivedl návštěvníka do této lokality. Dotazovaný zde mohl uvést více odpovědí.



**Graf 7 Podnět k návštěvě Baťova kanálu**

### Konkrétní aktivity návštěvníků

V hodnocení konkrétních aktivit je nejvíce atraktivní činností cykloturistika, kterou preferuje 66% návštěvníků. Vodní turistika se umístila hned poté s 35%. Nejméně atraktivní se zdají být kulturní akce. Opět bylo bráno v úvahu více kritériální rozhodnutí dotazovaného.



**Graf 8 Nejlákavější aktivity Baťova kanálu**

### Zdroj informací návštěvníků

Informovanost o této lokalitě	Absolutní hodnoty	Relativní hodnoty
Příbuzní, známí	54	54%
Internet	20	20%
Propagační materiály	26	26%
Informační centra	5	5%
Jiné	17	17%

**Tabulka 8 Informační zdroj**

Při hodnocení zde bylo možno označit více informačních zdrojů najednou. Proto součet relativních hodnot přesahuje 100%. Největším informačním zdrojem tedy byly příbuzní a známí. Uvedla ho více než polovina respondentů. Na dalším místě se umístily propagační materiály, které uvedlo 20% respondentů. Jako nejméně využívaný zdroj byly vybrány informační centra, které uvedlo 5% dotázaných. Položka jiné obsahuje především zdroje založené na osobních zkušenostech.

### Průměrné náklady návštěvníka

Průměrné náklady na os./den	Absolutní počet	Relativní počet
Méně než 200 Kč	32	32%
201 - 500 Kč	41	41%
501 - 1000 Kč	17	17%
1001 - 2000 Kč	10	10%

**Tabulka 9 Průměrné náklady**

Nejběžnějšími průměrnými náklady na den strávený v lokalitě je částka pohybující se mezi 201 a 500 Kč. Tuto částku zde utratí 41% návštěvníků. Druhou nejčastější útratou je částka menší než 200 Kč. Tuto částku zde utratí 32% dotazovaných. Nejméně častou útratou je částka v rozsahu 1001 – 2000 Kč. Tu zde utratí asi 10% návštěvníků.

## 4.3 Hodnocení lokality návštěvníky

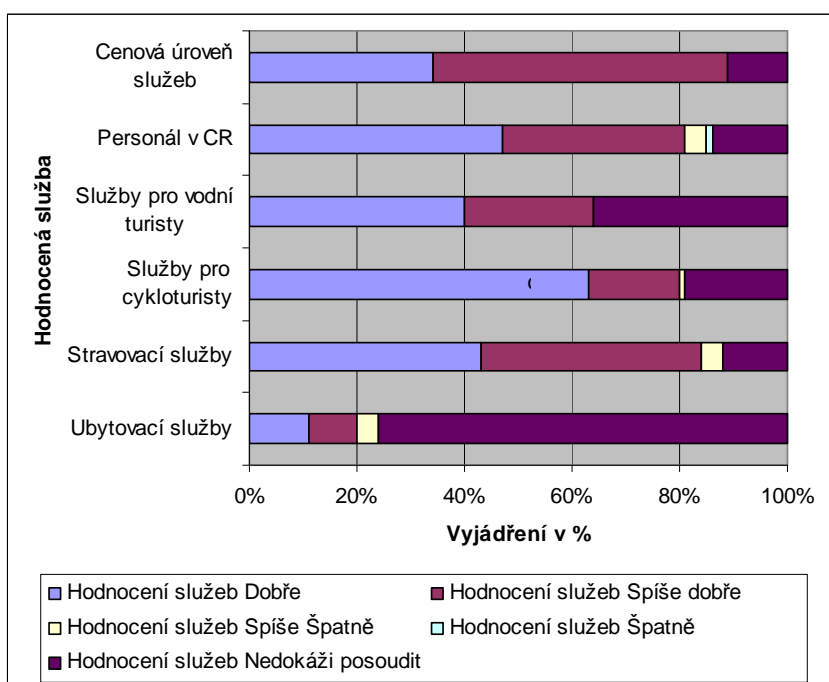
V této kapitole opět vycházím z dotazníkového šetření. Opět hodnotícím počtem je 100 dotazníků a šetření probíhalo za stejných podmínek jako v předchozí kapitole.



### Hodnocení služeb

Při hodnocení služeb jsou zohledněny výše cenové úrovně, kvality personálu v cestovním ruchu, úroveň poskytovaných služeb pro cykloturisty a vodní turisty, kvalita stravovacích služeb a také hodnocení spokojenosti s ubytovacími službami.

Jak již v předchozí kapitole vyplynulo, některé faktory pro dotazované jsou těžce hodnotitelné. Jedná se zejména o ubytovací služby a to z důvodu toho, že jen asi 19% návštěvníků je zde ubytováno a z toho ještě 6% je ubytováno v kategorii „chata, chalupa“. V menší míře se tato skutečnost projevuje i v posouzení služeb pro vodní turisty.



**Graf 9** Hodnocení služeb

Z grafu je patrné, že cenová úroveň služeb se zdá pro 34% dotázaných dobrá a pro 55% dotázaných spíše dobrá. Celkově tedy téměř 90% korespondovaných se vyjádřilo kladně. Záporně se nevyjádřil ani jeden korespondent. Zbylí lidé nedokázali tento faktor posoudit.

Personál v cestovním ruchu je chápán též kladně. Ohodnocení dobře a spíše dobře označilo více než 80% respondentů. Záporné vyjádření uvedlo jen asi 5% hodnotitelů.

Služby pro vodní turisty jsou hodnoceny ze 40 – ti % dobře a 24 – ti % spíše dobře. Zbylá část dotazovaných nedokáže daný problém posoudit.

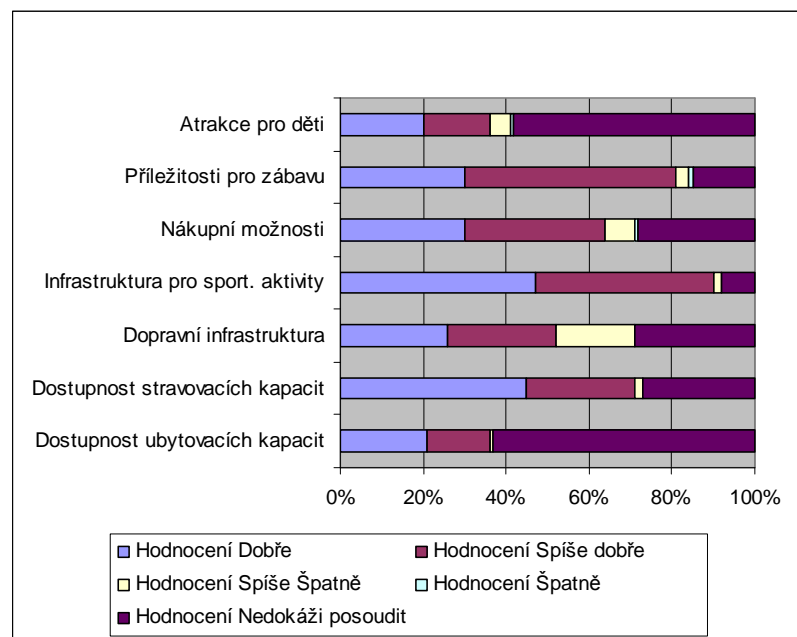
Kvalita služeb v oblasti stravování je hodnocena 84 – ti % korespondentů dobře nebo spíše dobře. Záporně se vyjádřilo pouze 4% dotazovaných.

Úroveň ubytovacích služeb je zhodnotilo pouze 24% dotazovaných. Z tohoto počtu hodnotitelů se vyjádřilo asi 80% kladně a 20% hodnotilo službu jako spíše špatnou. Celkově však toto nedokázalo posoudit 76% dotazovaných.

### Hodnocení infrastruktury cestovního ruchu

Z oblasti infrastruktury cestovního ruchu respondenti posuzovali dostupnost ubytovacích a stravovacích kapacit, dopravní infrastrukturu, infrastrukturu pro sportovní aktivity, nákupní možnosti, dále jaké zde jsou možnosti a příležitosti pro zábavu a také kvalitu a dostupnost atrakcí pro děti.

Opět se zde ukázalo, že některé dotazy jsou pro hodnotitele těžce hodnotitelné. Jedná se například o posouzení dostupnosti ubytovacích kapacit a výskytu atrakcí pro děti.



**Graf 10 Hodnocení infrastruktury CR**

Atrakce pro děti dokázalo posoudit pouze 42% dotazovaných. Do jisté míry to může být způsobeno i malým zastoupením rodin s dětmi v návštěvnících Bařova kanálu. Respondenti, kteří dokázali posoudit atrakce pro děti, se vyjádřili asi v 85% kladně.

Příležitosti pro zábavu byly hodnoceny 30 – ti % hodnotitelů dobře, 51 – ti % spíše dobře, 3 – ty % spíše špatně a 1% je označilo za špatné. Zbylí korespondenti nedokázali příležitosti pro zábavu zhodnotit.

Možnosti v oblasti nákupu posoudilo 30% korespondentů dobře, 34% spíše dobře, 7% spíše špatně a 1% špatně. Zbylí toto nedokázali posoudit.

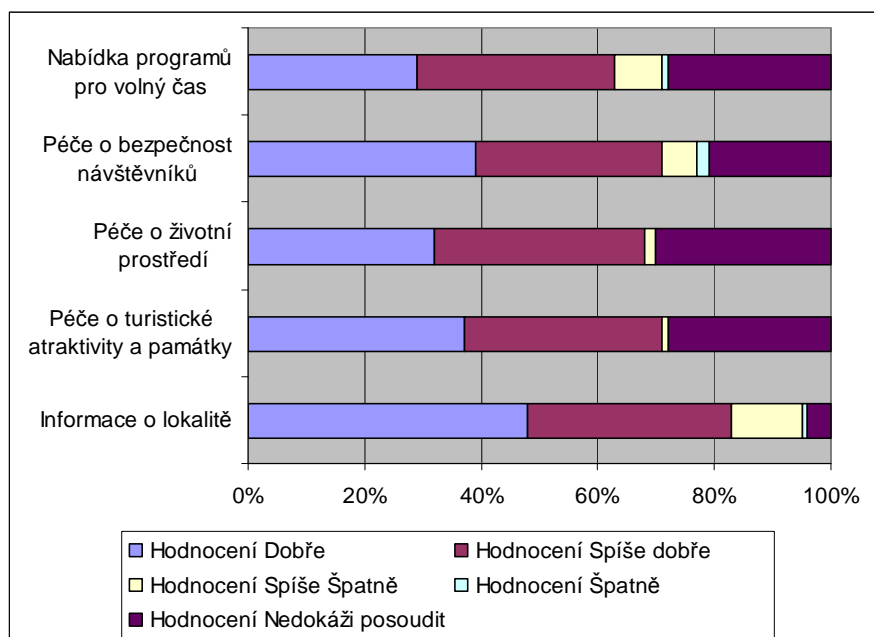
Dopravní infrastruktura byla hodnocena převážně kladně. Slovy dobře nebo spíše dobře by ji hodnotilo 52% dotazovaných. Ze všech kategorií však byla hodnocena nejhůře. Celkově 19% dotazovaných ji totiž hodnotilo jako spíše špatnou. Zbývajících 29% ji nedokázalo posoudit.

Dostupnost stravovacích kapacit hodnotilo 45% dobře a 26% spíše dobře. Negativně se vyjádřilo pouze 2% dotázaných.

U hodnocení dostupnosti ubytovacích kapacit se s největší pravděpodobností projevilo, že většina dotazovaných zde tráví pouze jeden den. Většina, 63% korespondentů, nedokázala tuto otázku posoudit. Hodnotící ji buď posoudily jako dobrou nebo spíše dobrou.

### Hodnocení péče o rozvoj cestovního ruchu

Z oblasti péče o rozvoj cestovního ruchu posuzovali korespondenti především, zda je Bařův kanál dobře propagován, jestli je zde dle jejich názoru dobře pečováno o turistické atraktivity, památky a životní prostředí, zda se dbá o bezpečnost návštěvníků a je-li zde dostatečná nabídka programů pro volný čas.



Graf 11 Hodnocení péče o CR

Hodnocení nabídky programů pro volný čas dopadlo kladně. Na otázku zda poskytuje dostatečnou nabídku programů pro volný čas, odpovědělo 29% dotazovaných ano, 34% spíše ano. Záporně se vyjádřilo pouze 9% dotázaných. Zbývající nedokázali posoudit.

Na otázku zda je dbáno o bezpečnost návštěvníků se odpovědělo 39% korespondentů ano, 32% spíše ano, 6% spíše ne, 2% ne a 21% neví.

Péče o životní prostředí hodnotili korespondenti 32% dobře, 36% spíše dobře. Záporně ji hodnotilo pouze 2% dotazovaných. Zbývajících 30% tuto otázku nedokázali posoudit.

Na otázku zda je dobře pečováno o turistické atraktivity a památky odpovědělo 37% korespondentů ano, 34% spíše ano. Pouze jedno procento dotázaných hodnotilo péči o turistické památky a atraktivity záporně, 28% korespondentů tuto otázku nedokázalo posoudit.

Propagace, popřípadě informace o lokalitě dokázalo posoudit nejvíce dotazovaných. Pouze 4% odpověděli neví. Převážně byla tato otázka hodnocena kladně. Součet odpovědí ano a spíše ano činila 83% výstupů. Zbývajících 13% hodnotilo propagaci lokality jako spíše špatnou nebo špatnou.

### Frekvence návštěvnosti Baťova kanálu

Většina korespondentů reagovala kladně na otázku, zda uvažují o opakované návštěvě lokality. Z Tabulky 9 je patrné, že 47% dotazovaných je zde poprvé nebo podruhé. Skutečnost, že 66% dotazovaných odpověděla ano a 25% spíše ano na otázku zda zvažují opakovanou návštěvu lokality, může napomoci Baťovu kanálu k jeho zvyšující se návštěvnosti.

Opakovaná návštěva BK	Absolutní počet	Relativní počet
Ano	66	66%
Spíše ano	25	25%
Spíše ne	0	0%
Nejsem rozhodnut/a	9	9%

**Tabulka 10 Opakovaná návštěva BK**

## 5 PODNIKÁNÍ NA BAŤOVĚ KANÁLE

### **Přístaviště Kroměříž**

Provozovatelem přístaviště Kroměříž je Ing. Zdeněk Butula. Nabízené služby jsou dostupné pouze po předchozí domluvě s provozovatelem. Dostupné služby přístaviště jsou zejména občerstvení, parkoviště, půjčovna hausbótů a nemotorových lodí. Dále nabízí různé turistické okruhy a turistické balíčky. V případě turistických okruhů se jedná o plavby lodí v okolí města Kroměříže v časovém rozsahu od 30 minut do asi 4 hodin. Balíčky poté nabízí celodenní vyžití kombinací cykloturistiky s vodní turistikou a poznávání okolí vodní cesty.[21]

Pan Ing. Zdeněk Butula, provozuje přístaviště sám jako OSVČ.[59]

### **Přístav Spytihněv – Půjčovna lodí na Rejdě**

Provozovatelem přístavu Spytihněv je pan Stanislav Hampala. V nabídce přístavu je hned několik služeb. Jedná se především o možnost kotvení, občerstvení, WC, sprchy, parkoviště, sjezdu do vody, elektrické přípojky, možnosti stanování a táboření, půjčovny hausbótů a malých motorových člunů, plavby výletní lodí. Dále jsou k dispozici i kánoe. V oblasti výletních lodí je zde několik programů:

Základní projížďka – jedná se o hodinovou plavbu po řece Moravě v okolí Spytihněvi s proplutím plavební komorou.

Poznávací plavba – jedná se o jednosměrnou projížďku buď ze Spytihněvi nebo z Uherského Hradiště s možností zastávky na přírodní naučné stezce v Huštěnovicích. Je zde i možnost přepravy kol. Celá plavba trvá v asi 1,5 – 2 hodiny.

Projížďka k naučné stezce s možností opékání

Napajedelské plavení – jedná se o spojení s plavby s prohlídkou hřebčína v Napajedlech s průvodcem. Celkový program trvá asi 3,5 hodiny.

Plavby za historií – tento program nabízí plavbu kombinovanou s návštěvou některých památek v okolí. Zejména se jedná o Velkomoravské Staré Město, Hrad Buchlov, Zámek Buchlovice, lapidárium Velehrad a historické památky Uherského Hradiště.[22]

Pan Hampala je OSVČ a zaměstnává dvě osoby na plný úvazek. V době 5 – ti měsíční sezóny zaměstnává další dvě osoby. Dále má se dvěma kapitány lodí uzavřenu dohodu o provedení práce. V případě nutnosti využívá brigádníky z řad studentů.[59]

### **Přístaviště Babice**

Provozovatelem přístaviště je pan Michal Hudec. V nabídce služeb je možnost kotvení, občerstvení, WC a sprcha, parkoviště, možnost stanování a táboření.[58]

Přístaviště Babice zaměstnává jednoho člověka. Dále využívá 2 brigádníky.[62]

### **Přístav Staré Město – Půjčovna lodí ve Starém Městě**

Provozovatelem přístavu je společnost Lodě – hausbóty, o.s. Přístav nabízí možnost kotvení, občerstvení, WC, sprchu, parkoviště hlídané bezpečnostní službou, sjezd do vody, půjčovnu hausbótů a malých motorových člunů.[24]

Jako občanské sdružení je založeno třemi osobami. Zodpovědnou osobou je pan Zdeněk Klečka. Sdružení zaměstnává 3 brigádníky přes sezónu. Při jejich výběru spolupracuje s úřadem práce.[61]

### **Půjčovna hausbóbů Uherské Hradiště**

Provozovatelem půjčovny je pan Roman Procházka. Společnost se zabývá půjčováním obytných motorových lodí. Je zde možnost kotvení.[25] V současné době zaměstnává jednoho člověka na dohodu o provedení práce.[62]

### **Přístaviště Uherský Ostroh – Půjčovna lodí v Uherském Ostrohu**

Provozovatelem přístaviště je pan Antonín Šašínský. Je zde možnost kotvení, půjčení hausbótu či nemotorové lodě.[58]

### **Přístaviště Ranč Mississippi River Veselí nad Moravou**

Provozovatelem je pan Jan Čech. Přístaviště nabízí možnost kotvení, občerstvení, WC, parkoviště, ranč, vyjížděky na koni, hřiště a stanový tábor.[58]

### **Přístav Veselí nad Moravou – Půjčovna lodí ve Veselí nad Moravou**

Provozovatelem je CA Bařův kanál, s. r. o. Je zde možnost kotvení, občerstvení, WC, sprcha, parkoviště, sjezd do vody, koupaliště, možnost stanování a táboření, ubytování v penzionu, půjčení hausbótů a motorových člunů, plavby výletní lodí. CA Bařův kanál zajiřřuje pro své klienty celou řadu programů. Jsou rozděleny na čtyři základní oblasti – kulinární plavby, plavby na objednávku, firemní akce a pravidelné plavby.

Mezi kulinární plavby jsou zařazeny tyto programy:

Piknik na hausbótu – jedná se o 9 hodin trvající plavbu z Veselí nad Moravou do Petrova přes Strážnici spojenou s ochutnávkou specialit či rautem.

Okolo Veselí – jedná se o třídní plavbu s návštěvou historických center měst, vinných sklepů a blízkých vesniček s ochutnávkou různých specialit.

Slováckem na lodi – týdenní plavba na Bařově kanále a řece Moravě z Veselí nad Moravou nejvýznamnějšími slováckými metropolemi spojená s prohlídkou památek a ochutnáním vyhlášených kulinárních specialit.

Piknik u Uherského Ostrohu

Lodí za historií – plavba lodí spojená s návštěvou Skanzenu ve Strážnici.

Plavba do petrovských Plžů – plavba spojená s ochutnávkou vína na lodi, s prohlídkou Památkové rezervace Plže a degustací vína v místním sklípku.

Lodí do vinného sklepa – plavba do vinného sklepa ve Strážnici, spojená s ochutnávkou vína na palubě a degustací ve vinném sklepě.

Vinná plavba – plavba do regionální vinotéky v Uherském Ostrohu. Zde degustace vína a prohlídka části zámku.

Z vody ke hvězdám – plavba do přístavu Hvězdárna ve Veselí nad Moravou. Následná pozorování hvězd.

Programy na objednávku jsou určeny pro 45 a více osob. Jedná se zejména o propojení místní tradice vinařství, historickými památkami a přírodními krásami, ochutnávkou kulinárních specialit s plavbou. Pravidelné plavby se konají od května do srpna na trase Vese-

lí nad Moravou – Strážnice a zpět ve vyhrazené dny. Pro firmy je zde možnost přípravy programu dle svého vlastního přání. Dále také teambuildingový program zaměřený na plavbu, adrenalinové sporty, týmové hry s návštěvou vinného sklípku.[27]

CA Bařův kanál, s. r. o. zaměstnává v průběhu sezóny až patnáct brigádníků.[62]

### **Přístav Vnorovy – Půjčovna lodí Vnorovy**

Provozovatelem přístavu je Moravská lodní doprava o. s., která zde nabízí možnost kotvení, občerstvení, WC, parkoviště, možnost stanování a táboření, možnost zapůjčení hausbótů, malých motorových člunů a nemotorových lodí, plavby výletní lodí. Zajišťuje celou řadu programů pro jednotlivé návštěvníky, skupiny a žáky základních škol. Ty využívají zejména propojení plavby s poznáváním okolní krajiny, blízkosti hvězdárny a historii. Zajímavostí je zde „Galerie na vodě“, kde probíhají výtvarné kurzy přímo na palubě lodí. Další turistickou atrakcí je vlečná plavba.[28]

Půjčovna lodí Vnorovy zaměstnává pouze 2 osoby. Tyto osoby jsou OSVČ. V průběhu sezóny využívá 4 brigádníky zaměstnané na základě dohody o pracovní činnosti.[59]

### **Přístav Strážnice – Půjčovna lodí ve Strážnici**

Provozovatelem přístavu je Vodní doprava Strážnice. Přístav poskytuje možnost kotvení, občerstvení, WC, sprchy, parkoviště, sjezd do vody, zapůjčení hausbótů, malých motorových člunů a nemotorových lodí, plavby výletní lodí. Vodní doprava Strážnice má zpracováno několik výukových programů pro žáky základních škol. Tento projekt má název „O vodě na vodě“. Výuka probíhá na výletní lodí. Pro firmy jsou zpracovány programy se zaměřením na pořádání takových akcí, jako jsou oslavy, porady, školení.[29]

Vodní doprava Strážnice zaměstnává 2 lidi na plný pracovní úvazek.[59]

### **Přístav Petrov – Půjčovna lodí pod Žerotínem**

Provozovatelem přístavu Petrov je pan Radek Plachý. Jsou zde dostupné služby kotvení, občerstvení, WC, sprcha, parkoviště, sjezd do vody, hřiště, zapůjčení kol, stanování a táboření, zapůjčení hausbótů, malých motorových člunů a nemotorových lodí.[58]



### **Přístav Sudoměřice – Půjčovna lodí pod Výklopníkem**

Provozovatelem přístavu je pan Zdeněk Fojtík. Poskytované služby jsou kotvení, občerstvení, WC, parkoviště, prohlídka Výklopníku s průvodcem, úschovna kol a lodí, je zde možnost stanování a táboření, zapůjčení hausbótů, malých motorových člunů a nemotorových lodí. V nabídce je zde také kulinární plavba nebo možnost grilování.[30]

Pan Fojtík je též OSVČ. Zaměstnává v sezóně dva brigádníky.[62]

### **Přístav Skalica**

Provozovatelem Přístavu Skalica je Prvá plavebná společnost, s. r. o. Jsou zde dostupné služby kotvení, občerstvení, terasa, WC, sprcha, parkoviště, sjezd do vody, informační kancelář, hypoturistika, možnost využití dětského hřiště, zapůjčení kol, možnost stanování a táboření, zapůjčení hausbótů a malých motorových člunů a plavby výletní lodí. Areál přístavu lze využít i pro konání různých akcí.[31]

Prvá plavebná společnost, s. r. o. zaměstnává v sezóně pět brigádníků. [62]

### **Přístaviště Rohatec**

Provozovatelem Přístaviště Rohatec je paní Lenka Telurová. V přístavišti je možno využít služby kotvení, občerstvení, WC, parkoviště, dětské hřiště, zapůjčení a úschovu kol, stanování a táboření.[58]

Paní Teturová provozuje přístaviště sama jako OSVČ.[62]

### **Přístav Hodonín – Přístaviště U Jezu**

Provozovatelem je Pan František Ondruš. Lze zde využít služeb kotvení, stravování, WC, sprchy, parkoviště, sjezdu do vody, informační kanceláře, hřiště, tělocvičny, úschovy lodí a kol, možnosti kempování, stanování a táboření, turistické ubytovny, zapůjčení malých motorových člunů a nemotorových lodí, plaveb výletní lodí. Jsou zde programy zaměřené na poznávací plavbu, pro školy v přírodě a vícedenní školní výlety, dále plavby zaměřené na děti (pohádková plavba).[58]

### **Závěr**

Z dostupných informací vyplívá, že většina podnikání na Baťově kanále se odehrává prostřednictvím samotných živnostníků. Ti zaměstnávají výhradně pracovníky jako brigádníky a to jen přes sezónu. Výjimkou je Půjčovna lodí Na Rejdě, kde jsou zaměstnáni celoročně 2 lidé a dále také 2 lidé v době pětiměsíční sezóny.

## 6 BAŤŮV KANÁL A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Baťův kanál je významnou lokalitou, která v prostředí nahrazuje původní mokřady, které poskytovaly přirozené prostředí zde žijícím živočichům. V jeho okolí se vyskytují významné biotopy lužních lesů, periodických tůní a slepých ramen. Byl vybudován za účelem závlah a plavby. Pozitivní vliv na ochranu přírody měla funkce závlahová, která již v současnosti není využívána. Plavební funkce sama o sobě je jednoznačně zátěží životního prostředí. Výjimkou jsou některé skupiny živočichů, pro něž je výhodou zvýšená hladina kanálu. Je důležité sledovat, průběžně vyhodnocovat a provádět opatření, která následky plavby pro dotčená společenstva rostlin a živočichů bude minimalizovat.[1]

### 6.1 Fauna Baťova kanálu

Baťův kanál je domovem mnoha živočišných druhů. Jsou zde zastoupeni především ryby, měkkýši, savci, obojživelníci, plazi a ptáci.

Ryby patří k významným obyvatelům samotného kanálu, odstavených ramen a toku Moravy. V 60. a 80. letech 20. století se stal právě průplav s odstavnými rameny místem pro přežití většiny původních druhů ryb řeky Moravy. Ty byly v samotné řece hubeny nízkou kvalitou vody a různými otravami. V současné době se opět navrátily do vod Moravy. Žijí zde především původní druhy jako jelec tloušť, plotice obecná, okoun říční, lín obecný, cejn velký, štika obecná, sumec velký a candát obecný. Po povodni v roce 1997 se zde značně rozšířil kapr obecný. Dále zde byl také zaznamenán výskyt některých chráněných druhů ryb, jako jsou piskoř pruhovaný, karas obecný, slunka obecná, hořavka duhová, podoustev říční a další.[63]

V těsném okolí nebo přímo v průplavu žije několik druhů žab. Mezi nejvýznamnější patří kuňka obecná, rosnička zelená, skokan skřehotavý, skokan krátkonohý, skokan zelený, rosnička zelená. Stavby některých druhů se výrazně snižují. To může mít za následek plavba a bagrování. Z plazů tady žije ještěrka obecná a užovka obojková.[60]

O poznání větší skupinou jsou ptáci. Většinou se zde vyskytují druhy, které ve svém přirozeném prostředí potřebují vodní plochy. Vyskytují se zde i vzácné druhy jako čírka modrá nebo moták pochop. Baťův kanál obývají také například potápka malá, čáp bílý, volavka popelavá, kachnu divoká, slípka zelenonohá, ledňáček říční, čejka chocholatá a další. Celý kanál obývá ondatra a bobr evropský, který se rozšířil z Rakouska.[60]

## 6.2 Zásady udržení dobrého životního prostředí

Nejvíce organismů žijících v prostředí Baťova kanálu se nachází v příbřežním pásmu. Proto je důležité vhodně zasahovat do tohoto prostředí, které může ohrožovat zejména bagrování a plavba – vlny a najíždění lodí. Tyto faktory způsobují především destrukci příbřežních porostů a vodních rostlin. Dalším důvodem ohrožení je sečení porostů na hrázích až k vodní hladině a nevyhovující období. Problémem zde může být také kolísání vodní hladiny v kanále, které může způsobovat úhyn většiny mokřadních rostlin. Ty jsou důležité pro hnízdící ptáky.[60]

Existuje několik možných aktivit, které by dokázali zlepšit nebo v některých případech zachovat ekologickou stabilitu v lokalitě. Asi nejvýznamnější by mohlo být obnovení původní závlahové funkce kanálu pro zaplavení některých míst s nedostatkem vody. To by umožnilo vytvářet další vodní a příbřežní biotopy. Dále je také důležité nepřetěžovat vodní cestu. Přijatelné zatížení je 2 200 – 2 600 průjezdů lodí za sezónu. S tím souvisí i dodržovaná maximální rychlost lodí v kanálu, která by se měla pohybovat do 5 km/h. Toto opatření by mělo zabránit březní erozi i nadměrnému rušení místních živočichů. V současné době je nastavena hranice povolené rychlosti plavidel na 8 km/h v kanálových úsecích a 25 km/h v úsecích, které jsou vedeny řekou Moravou. Lodě zde mohou plout pouze ve výtláčném režimu.[63]

## 6.3 Významné chráněné oblasti v okolí Baťova kanálu

V lokalitě Baťova kanálu se nachází hned několik zvláště chráněných území. Jedná se především o 2 přírodní parky – Záhlinické rybníky a Strážnické Pomoraví, dále národní přírodní památku Váté písky a několik přírodních památek a rezervací.

Přírodní park Záhlinické rybníky se nachází u obcí Záhlinice a Tlumačov. Toto místo je hnízdištěm mnoha druhů ptáků. Celá soustava Záhlinických rybníků, okolních luk i lužního lesa je jedinečným územím na středním toku Moravy a to zejména ze zoologického a krajinnánského hlediska. V rámci mokřadů České republiky je toto místo zařazeno mezi mokřady mezinárodního významu.[45]

Přírodní park Strážnické Pomoraví má rozlohu 31 kilometrů čtverečních. Na této ploše se rozprostírá ukázka blízkého okolí přirozeného toku Moravy se zbytky slepých ramem,

mokřými loukami a každoročně zatopované lužního lesa. Spolu se starými sady hospodářskými lesy a kulturními loukami vykreslují obraz soužití člověka a přírody.[46]

Místo nazývané Osypané břehy je přírodní památkou má výměru 75,9 ha. Jedná se o neregulovaný úsek Moravy se třemi vyvinutými meandry a s přilehlými lužními lesy. Místním unikátem je 13 m vysoká písečná stěna meandru. Ta byla vytvořena řekou, která se zařezávala do vátých písků.[47]

V katastrálních územích obcí Petrov a Vracov se nachází dvě přírodní rezervace – Oskovec I a Oskovec II. Jejich rozloha je pokryta lužními lesy v nivě Moravy. Obě tyto místa jsou významnými ornitologickými lokalitami.[48,49]

Kolébky jsou chráněnou rezervací, která vznikla z důvodu udržení lesního typu jilmového luhu s typickou rostlinnou i živočišnou skupinou živočichů s trvalými vodními plochami i periodickými tůněmi. Nachází se asi jeden kilometr od obce Nedakonice.[50]

Přírodní památka Tůň u Kostelan se nachází poblíž obce Kostelany nad Moravou. Hlavním důvodem, proč toto místo bylo vyhlášeno za přírodní památku, je skutečnost, že se jedná o jednu z posledních lokalit výskytu Kotvice plovoucí ve Zlínském kraji.[51]

Přírodní rezervace Kanada je slepé rameno Moravy. Nachází se v blízkosti obce Kněžpole. Byla založena z důvodu výskytu ohrožené mokřadní fauny a flóry typické pro daný biotop. Slepé rameno obklopuje lužní les s původní skladbou dřevin.[52]

Další přírodní rezervace se nachází též u Obce Kněžpole. Je tvořena částí komplexu lužního lesa a starým ovocným sadem v nivě Moravy. Důvodem ochrany této lokality je zachování lesního typu tvrdého luhu, jeho pestré dřevinné skladby a věkové rozdílnosti pro udržení ideálních podmínek pro život ohrožených druhů rostlin a živočichů. Dalším důvodem je ochrana květnatých luk s druhovou skladbou původních pomoravních nivních luk. Nese název Trnovec.[53]

Přírodní památka Tlumačovská tůňka se nachází v katastrálním území obce Tlumačov. Jedná se o uměle vytvořenou nádrž. Je chráněna z důvodu, že tato lokalita je významným místem rozmnožování a vývoje obojživelníků.[54]

Očovské louky jsou přírodní památkou. Nachází se mezi obcí Rohatcem, městem Hodonínem a státními hranicemi se Slovenskou republikou. Příčinou ochrany tohoto území je vý-

skyt vzácných a ohrožených druhů rostlin a živočichů jako jsou například obojživelníci. Toto území je pokryto podmáčenými loukami.[55]

Národní přírodní památka Váté písky se nachází poblíž obce Rohatec, měst Strážnice a Bzenec. Často bývá označována za Moravskou Saharu. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších lokalit nezalesněných Vátých písků u nás. Vyskytují se zde vzácné pískomilné rostliny a živočichové.[56]

## 7 HLAVNÍ AKTÉŘI FINANCOVÁNÍ BAŤOVA KANÁLU

Financování Baťova kanálu probíhá skrz několik organizací. Hlavními aktéry jsou dva dobrovolné svazky obcí – Obce pro rozvoj Baťova kanálu a Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě, Zlínský kraj, Jihomoravský kraj, Povodí Moravy, s. p., Ředitelství vodních cest ČR a Baťův kanál o. p. s. Dále financují Baťův kanál v některých případech obce samotné a podnikatelské subjekty, které většinou investují do příbřežní infrastruktury.

### **Ředitelství vodních cest ČR**

Ředitelství vodních cest ČR má za úkol další rozvoj Baťova kanálu v oblasti infrastruktury. V posledních deseti letech se staralo především o modernizaci plavebních komor, stavbou a rekonstrukcí přístavů a přístavišť. V letech 1998 – 2008 investovalo do této vodní cesty asi 130 mil. Kč. Konkrétně v roce 2008 se jednalo o částku 11,5 mil. Kč, která byla vynaložena na vybudování přístaviště v Kostelanech nad Moravou a Napajedlích. Do budoucna připravuje propojení vodní cesty Otrokovice – Rohatec s Hodonínem na jihu a Kroměříží na severu. Výše investic by se měla pohybovat okolo 300 mil. korun. Posledními realizovanými stavbami byly Přístaviště Uherské Hradiště a Přístaviště Pahrbek Napajedla.[37]

### **Povodí Moravy, s. p.**

Povodí Moravy, s. p. je ze zákona správcem vodní cesty Otrokovice – Rohatec. Základním předmětem jeho činnosti je správa, provoz a údržba vodních toků a vodohospodářských objektů a zařízení na nich. Dále zajišťuje dodávky vody z vodních toků a nádrží v rozsahu vodohospodářských povolení, zajišťuje ochranu před povodněmi, přípravu a realizaci vodohospodářské výstavby, provádí opravy stavebních, dopravních a mechanizačních prostředků, provádí projekční a geodetické práce, rozbory vod a činnosti související se Státním vodohospodářským plánem. Náklady Povodí Moravy, s. p. v letech 2005 – 2008 na Baťův kanál jsou uvedeny v následujících odstavcích.[38]

V roce 2005 státní podnik na odstranění nánosů, úpravu břehových, údržbu plavební cesty a všech 13 – ti komor vynaložil částku 1,1 mil. Kč. Krajský úřad Jihomoravského kraje přispěl dotací na čištění nánosů plavebního a závlahového kanálu ve výši 3 mil. Kč. Provoz plavebních komor si vyžádal na státním podniku náklady asi 400 tis. Kč.[42]

Na každoroční údržbu vodní cesty, plavebních komor, opravy a úpravu břehů v roce 2006 spotřebovalo Povodí Moravy, s. p., částku ve výši 6,7 mil. Kč. Prostředky investičního charakteru, které státní podnik poskytl převážně na rekonstrukce plavebních komor a lávek, byly poté ve výši 4,6 mil. Kč. Jihomoravský kraj opět dotoval čištění nánosů plavebního a závlahového kanálu ve výši 2,8 milionu. Na provoz plavebních komor byly ze strany Povodí Moravy vynaloženy finanční prostředky ve výši asi 400 000 Kč.[41]

V roce 2007 si vyžádali opravy a každoroční údržba 13 – ti plavebních komor, odstranění křovin a trávy částku asi 1 milion Kč. Dále byla provedena výstavba 4 provozních objektů pro údržbu a obsluhu plavebních komor za 600 tis. Kč. Úprava a údržba zaměřená na vyčištění nánosů z plavebního a závlahového kanálu byla kryta dotací Krajského úřadu Jihomoravského kraje ve výši 4 mil. Kč. Další opravy a údržby si vyžádalo odstranění škod po povodních z roku 2006 ve výši 1,5 mil. Kč. Z dotačních titulů MZe ČR bylo získáno 7,5 milionu na opravy stavidel, opevnění plavebního kanálu a opravu obslužných lávek a vrattech plavebních komor. Provoz a obsluha plavebních komor byla zajištěna státním podnikem. Jejich celkové náklady byly více než 950 tis. Kč. Na této částce se 300 tis. Kč podílelo MZe ČR.[40]

V roce 2008 bylo jednou z nejvýznamnějších aktivit Povodí Moravy, s. p., vypracovat studii rozvoje Bařova kanálu a vodní cesty. Její financování zajistil Zlínský kraj dotací ve vší 300 tis. Kč na základě „Memoranda o vzájemné spolupráci“. V rámci oprav se provedlo čištění vodní cesty. Celkové náklady na odstranění sedimentu byly 1,8 mil. Kč.[39]

### **Dobrovolné svazky obcí**

V roce 2005 byly založeny 2 dobrovolné svazky obcí, jejichž cílem je obnova a rozvoj historické vodní cesty Bařův kanál. Těmito DSO jsou Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě a Obce pro Bařův kanál. Jejich aktivity jsou zaměřeny především na budování infrastruktury cestovního ruchu, jako jsou přístaviště, cyklostezky, kempy a ubytovny, půjčovny lodí, plavidla, navigační a informační systémy a jiné.[38]

Členskými obcemi DSO Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cestě na řece Moravě jsou Uherský Ostroh, Nedakonice, Kostelany nad Moravou, Kunovice, Uherské Hradiště, Staré Město, Huštěnovice, Babice, Spytihněv, Napajedla, Žlutava, Otrokovice, Bělov, Kvasice, Tlumačov, Střížovice, Hulín a Kroměříž. Jeho aktivity jsou finančně podporovány Zlínským krajem. V rámci projektu Projektový manažer Sdružení obcí pro rozvoj



Bařova kanálu jsou spolufinancovány Evropským fondem pro regionální rozvoj, Ministerstvem pro místní rozvoj a Zlínským krajem. Dále jsou v DSO vybírány členské poplatky. Většinu příjmů tvoří ovšem dotace ze Zlínského kraje. V roce 2008 byly poskytnuty dotace od Zlínského kraje ve výši 7 319 330 Kč. Z této částky bylo 949 330 Kč neinvestiční dotace a 6 370 000 Kč investiční dotace. Z členských příspěvků se vybralo 232 698 Kč a příjmy z pronájmů a bankovních úroků činily 31 585 Kč. Dále byly k dispozici nevyčerpané zůstatky dotací z minulých let v celkové výši 2.793.773,05 Kč. Celkem tedy mělo DSO k dispozici 10.377.346,51 Kč. Jeho celkové výdaje byly 8 644 723,60 Kč. Z toho investiční výdaje tvořily 7 292 160 Kč a neinvestiční 1 352 563,60 Kč.[43]

DSO Obce pro Bařův kanál má členské obce Veselí nad Moravou, Strážnice, Petrov, Sudoměřice, Rohatec, Hodonín. Je financováno hlavně z členských příspěvků a finanční podpory Jihomoravského kraje. V roce 2008 tvořilo příjmy DSO 884 967 Kč. Do této částky spadá i 130 000 Kč dotace od Jihomoravského kraje. Výdaje přitom činily 1 076 000 Kč.[44]

### **Kraje**

Jihomoravský a Zlínský kraj se podílejí z velké části na financování Bařova kanálu hlavně prostřednictvím poskytování dotací ostatním aktérům, kteří se starají o rozvoj vodní cesty. Celkové poskytované dotace se pohybují v milionech korun.[38]

### **Bařův kanál o. p. s.**

Náplní obecně prospěšné společnosti je zajištění provozu Bařova kanálu, koordinační činnost se státními orgány, orgány samosprávy a podnikateli. Další významnou úlohu sehrává při propagaci vodní cesty a to jak na veletrzích, tak při vydávání propagačních materiálů. Podporuje podnikání na Bařově kanále a provozuje informační centrum. Je financována především z dotací krajů a DSO a také ze svých tržeb.[38]

## ZÁVĚR

Bakalářská práce je zaměřená na určení vnitřních a vnějších vztahů Baťova kanálu. Konkrétně se jedná o cestovní ruch, životní prostředí, podnikání a jeho financování.

Pro přiblížení tématu je v teoretické části uveden vývoj a úloha vnitrozemských vodních cest a to jak obecně tak na území České republiky. Mnohokrát se ukázalo, že vodní cesty byly bránou k rozvoji starověkých států. Ale ani později v historii neztratili svou významnou úlohu v přepravě. V 18. a 19. století se hojně rozvíjeli ve vyspělých průmyslových státech, jako byly Německo, Anglie a Francie. Jejich rozvoj byl utlumen z velké části stavbou železnice.

Praktická část se nejdříve zaměřuje na rozvoj vnitrozemských vodních cest na území Zlínského kraje. Jejich historie je zde však velice chudá. Hlavním důvodem se může zdát fakt, že řeka Morava byla dlouhou dobu považována za nevhodnou k plavbě. V podstatě první a jedinou realizovanou vodní cestou na tomto území byl Baťův kanál, často označován jako průplav Otrokovice – Rohatec. Druhou významnou avšak nikdy neuskutečněnou stavbou byl průplav Dunaj – Odra – Labe, o kterém se v poslední době začíná opět více hovořit.

Další část nese název Baťův kanál jako faktor rozvoje cestovního ruchu. Zde jsou zahrnuty podmínky, které jsou pro toto odvětví podstatné. Jedná se o shrnutí základních předpokladů, které se v této lokalitě nachází, pohledem na typického návštěvníka a hodnocení lokality samotnými návštěvníky v oblastech jako jsou poskytované služby, péče o rozvoj cestovního ruchu a stávající infrastruktura pro cestovní ruch. Významným faktorem je stále se zvyšující návštěvnost lokality. Ze zjišťování se ukázalo, že většina návštěvníků zde tráví pouze jeden den, přijede na kole a utratí 201-500 Kč. Lidé, kteří přijedou na kole, většinou nevyužívají jiných než občerstvovacích služeb a nejsou tedy podchyceni ve statistikách. Hodnocení všech tří kategorií vyznělo kladně.

Zjišťování stavu podnikání na Baťově kanálu bylo zaměřeno především na subjekty, které zde přímo působí. Většinou provozují přístavy, přístaviště a půjčovny lodí. Tyto podniky poskytují celou řadu různých programů a služeb. Jejich ekonomický potenciál je však malý. Většina subjektů je zabezpečována samotným živnostníky, kteří si na sezónu najímají brigádníky. Zjištění tohoto stavu bylo prováděno jak z internetových stránek a propagačních materiálů jednotlivých rejdařů, tak i telefonickou, elektronickou a osobní konzultací se zainteresovanými osobami.

Stav životního prostředí a vliv plavby byl zjištěn z převážné části prostřednictvím materiálů získaných od společnosti Bařův kanál o. p. s. Bařův kanál v mnohých případech nahrazuje bývalou přirozenou krajinu slepých ramen a mokřadů. Ukázalo se, že největší vliv na životní prostředí má bagrování sedimentů a bezohledná plavba. Pro zachování současného stavu je proto důležité opatrné hospodaření v blízkosti břehů, kde žije většina přirozených obyvatel Bařova kanálu.

Financování Bařova kanálu probíhá především přes DSO, Jihomoravský a Zlínský kraj, Povodí Moravy, s. p. a Ředitelství vodních cest České republiky. Tito aktéři se starají o stav vodní cesty a následný rozvoj. Dále důležitým aktérem je Bařův kanál o. p. s., která se stará o propagaci vodní cesty a koordinaci všech aktérů.

Bařův kanál je v současnosti místem s vysokým potenciálem v oblasti cestovního ruchu a to hlavně spojením podmínek pro vodní turistiku, cykloturistiku, poznávací turistiku, dostatečnou nabídkou služeb a dalších lákadel. Až na výjimky se zde však nedaří místním podnikatelům vytvořit si takové podmínky, aby byli schopni vytvářet pracovní místa a věnovat se pouze podnikání na BK. Všechna zdejší činnost však musí brát ohled na to, že Bařův kanál se stal významným biotopem.

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

### *Bibliografické zdroje:*

- [1] Kol. autorů. Přírodní a technická památka Bařův kanál. Veselí nad Moravou: Agentura rozvoje Bařova Kanálu, 2003. 109 s.
- [2] PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. Výkladový slovník cestovního ruchu. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s. ISBN 80-239-0152-4.
- [3] TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. a kol. Ekonomická a sociální geografie. Plzeň: Aleš Čeněk, 2008. 416 s. ISBN 978-80-7380-114-4.
- [4] WOKOUN, R., MALINOVSKÝ, J. et al. Regionální rozvoj. 2. vyd. Praha: Linde, 2008. 475 s. ISBN 978-80-7201-699-0.
- [5] WOKOUN, R., VYSTOUPIL, J. Geografie cestovního ruchu a rekreace. Praha: SPN, 1987. 250 s.
- [6] ČÁBELKA, J. Vodní cesty a plavba. 2. vyd. Praha: SNTL, 1976. 692 s. ISBN L17-C3-IV-31F/78082.
- [7] KUBEC, J., PODZIMEK, J. Vodní cesty světa. Praha: Aventinum, 1996. 492 s. ISBN 80-7151-840-9.
- [8] MIRVALD, S. Geografie dopravy III. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2002. 43 s. ISBN 80-7082846-3.
- [9] KUBEC, J., PODZIMEK, J. Svět vodních cest. Praha: NADAS, 1988. 240 s. ISBN OD-31-035-88-09-18.
- [10] ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. Dopravní procesy v cestovním ruchu. Praha: ASPI, 2008. 280 s. ISBN 978-80-7357-335-5.
- [11] Průvodce Bařovým kanálem: Plavební atlas. Praha: Kartografie PRAHA, 2008. 38 s. ISBN 978-80-7393-035-6.
- [12] KYNCL, J., et al. Historie dopravy na území České republiky. Praha: Vladimír Kořínek, 2006. 146 s. ISBN 80-903184-9-5.

### *Legislativní dokumenty*

- [13] RESOLUTION No. 92/2 ON NEW CLASSIFICATION OF INLAND WATERWAYS.

[14] Vyhláška ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb. o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.

*Internetové zdroje:*

[15] Bařův kanál. Současnost [online]. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.

[16] Slovník územního plánování [online]. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z WWW: <[http://www.uur.cz/slovník2/default.asp?action=hl\\_retezec](http://www.uur.cz/slovník2/default.asp?action=hl_retezec)>.

[17] Ředitelství vodních cest [online]. Úvodní strana. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/?s=1&m=9&sm=>>>.

[18] Ministerstvo dopravy České republiky [online]. Legislativa a ostatní. Legislativa. Vodní doprava. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa+CR++vodni/>>.

[19] Mapa [online]. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.cz/#mm=RTP@x=139999232@y=132278272@z=8>>.

[20] Plavba [online]. Vodní cesty ČR. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.plavba.cz/cz/cesty/index.html>>.

[21] Přístav Kroměříž [online]. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.pristavkromeriz.cz/index.html>>.

[22] Půjčovna lodí na Rejdě [online]. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.pujcovnalodi.cz/hausboty/hausboty.htm>>.

[23] Kapitánské kurzy [online]. Historie vnitrozemské plavby. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z WWW: <<http://www.kapitanskekurzy.cz/?q=node/28>>.

[24] Lodě – hausbóty [online]. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.lode-hausboty.cz/pristav-stare-mesto-domovsky-pristav/>>.

[25] Pobytové lodě [online]. Bařův kanál. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.pobytovelode.cz/batuv-kanal/>>.

[26] Plavba [online]. Historie a rozvoj plavby. [cit. 2010-04-12]. Dostupné z WWW: <[http://www.plavba.cz/cz/rozvoj/rozvoj\\_h.html](http://www.plavba.cz/cz/rozvoj/rozvoj_h.html)>.

- [27] CA Bařův kanál s. r. o. [online]. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.batakanal.cz/>>.
- [28] Moravská lodní doprava o. s. [online]. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.batuvkanal.cz/>>.
- [29] Vodní doprava a půjčovna lodí strážnice [online]. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.bataknalodi.cz/>>.
- [30] Technická památka výklopník [online]. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.vyklopnik.er.cz/>>.
- [31] Prvá plavebná společnost [online]. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.prvaplavebna.sk/>>.
- [32] Přístaviště „U Jezu“ [online]. [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.pristavisteujujezu.cz/>>.
- [33] Český statistický úřad [online]. Hromadná ubytovací zařízení. [cit. 2010-05-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz/lexikon/uz.nsf/index>>.
- [34] Ředitelství silnic a dálnic [online]. Mapy. Soubor map. Kraje. [cit. 2010-05-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/Mapy/Soubor-map---kraje>>.
- [35] K-report [online]. Železniční koridory ČR. Historie. Charakteristika koridorů. [cit. 2010-05-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.k-report.net/koridory/histori3.htm>>.
- [36] The inland waterways association [online]. Learning. History. [cit. 2010-04-2]. Dostupné z WWW: <<http://www.waterways.org.uk/learning/history/history>>.
- [37] Ředitelství vodních cest ČR [online]. Strategické záměry a stavby. Bařův kanál. [cit. 2010-05-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.rvccr.cz/?s=3&m=26>>.
- [38] Bařův kanál [online]. Co je bařův kanál. Podpora. [cit. 2010-05-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.batacanal.cz/2007/cz/cojebk/index-f.htm>>.
- [39] Výroční zpráva Povodí Moravy, s. p., za rok 2008 [online]. Obchodní rejstřík a sbírka listin. Povodí Moravy, s. p. Sběrka listin. [cit. 2010-05-10]. Dostupné

z WWW:

<<http://www.justice.cz/xqw/xervlet/insl/getFile?listina.@slCis=700381919&listina.@rozliseni=pdf&listina.@klic=cff4ce2faecc389df380026e83aab3da>>.

[40] Výroční zpráva Povodí Moravy, s. p., za rok 2007 [online]. Obchodní rejstřík a sbírka listin. Povodí Moravy, s. p. Sběrka listin. [cit. 2010-05-10]. Dostupné z WWW:

<<http://www.justice.cz/xqw/xervlet/insl/getFile?listina.@slCis=700301846&listina.@rozliseni=pdf&listina.@klic=5cacf788f199b9fe033b993cc4406152>>.

[41] Výroční zpráva Povodí Moravy, s. p., za rok 2006 [online]. Obchodní rejstřík a sbírka listin. Povodí Moravy, s. p. Sběrka listin. [cit. 2010-05-10]. Dostupné z WWW:

<<http://www.justice.cz/xqw/xervlet/insl/getFile?listina.@slCis=700200782&listina.@rozliseni=pdf&listina.@klic=3ec9212dcc6790a5a81f0e7b5757224>>.

[42] Výroční zpráva Povodí Moravy, s. p., za rok 2005 [online]. Obchodní rejstřík a sbírka listin. Povodí Moravy, s. p. Sběrka listin. [cit. 2010-05-10]. Dostupné z WWW:

<<http://www.justice.cz/xqw/xervlet/insl/getFile?listina.@slCis=700149806&listina.@rozliseni=pdf&listina.@klic=bcec9c04f6c8c8d5871f26e61235ac62>>.

[43] Závěrečný účet DSO Sdružení obcí pro rozvoj Bařova kanálu a vodní cesty na řece Moravě za rok 2008 [online]. Obec Strážovice. Úřední deska. [cit. 2010-05-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.strizovice-km.cz/?page=uredni-deska>>.

[44] Závěrečný účet DSO Obce pro Bařův kanál za rok 2008 [online]. Obec Petrov. Úřední deska. [cit. 2010-05-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.obec-petrov.cz/Deska/3220.aspx>>.

[45] Obec Tlumačov [online]. Úvodní stránka. Zajímavosti. Záhlinické rybníky. [cit. 2010-05-13]. Dostupné z WWW: <[http://www.tlumacov.cz/zajimavosti/zajimavost\\_rybniky.php](http://www.tlumacov.cz/zajimavosti/zajimavost_rybniky.php)>

[46] Strážnicko [online]. Příroda Strážnicka. Strážnické pomoraví. [cit. 2010-05-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.straznicko.cz/old/priroda/pomoravi.html>>.

- [47] Kompletní průvodce regionem Kyjovsko [online]. Průvodce regionem. Turistické cíle: Chráněné území, rezervace. Přírodní památka Osypané břehy. Podrobnosti. [cit. 2010-05-13]. Dostupné z WWW: <<http://www.kyjovsko.cz/cil/325/popis>>.
- [48] Strážnicko [online]. Příroda Strážnicka. PR Oskovec. [cit. 2010-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.straznicko.cz/old/priroda/oskovec.html>>.
- [49] Strážnicko [online]. Příroda Strážnicka. PR Oskovec II. [cit. 2010-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.straznicko.cz/old/priroda/oskovec2.html>>.
- [50] Chráněná území Zlínského kraje [online]. Uherskohradištsko. PR Kolébky. [cit. 2010-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://nature.hyperlink.cz/>>.
- [51] Chráněná území Zlínského kraje [online]. Uherskohradištsko. PP Tůň u Kostelan. [cit. 2010-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://nature.hyperlink.cz/>>.
- [52] Chráněná území Zlínského kraje [online]. Uherskohradištsko. PR Kanada. [cit. 2010-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://nature.hyperlink.cz/>>.
- [53] Chráněná území Zlínského kraje [online]. Uherskohradištsko. PR Trnovec. [cit. 2010-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://nature.hyperlink.cz/>>.
- [54] Chráněná území Zlínského kraje [online]. Kroměřížsko. PP Tlumačovská tůňka. [cit. 2010-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://nature.hyperlink.cz/>>.
- [55] Uherské Hradiště [online]. Turistické cíle. Očovské louky, přírodní památka. [cit. 2010-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.uherskehradiste.cz/cil/1378/detail>>.
- [56] Natura Bohemia [online]. Chráněná území. Váté písky – Národní přírodní památka. [cit. 2010-05-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.naturabohemica.cz/vate-pisky/>>.

*Jiné zdroje:*

- [57] KAREIS, J. Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe. Přednáška. UTB. 2010.
- [58] Baťův kanál – propagační materiály.
- [59] E-mailová komunikace s provozovateli přístavů a přístavišť.



[60] Informace poskytnuté od společnosti Bařův kanál o. p. s. ve Veselí nad Moravou.

[61] Rozhovor s panem Zdeňkem Klečkou. Staré město, provozovatel půjčovny hausbótů.

[62] Telefonická komunikace s provozovateli přístavů a přístavišť.

[63] Informace poskytnuté panem Zdeňkem Klečkou. Staré město, provozovatel půjčovny hausbótů.

**SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK**

BK	Bařův kanál
CA	Cestovní agentura
D-O-L	Dunaj-Odra-Labe
DSO	Dobrovolný svazek obcí
č.	číslo
EUR	Euro
FMD	Federální ministerstvo dopravy
ha	hektar
J. A.	Jan Antonín
Kč	Koruna česká
Kč	Koruna československá
km	Kilometr
m	Metr
MD	Ministerstvo dopravy
MDS	Ministerstvo dopravy a spojů
mil.	Milion
OSVČ	Osoba samostatně výdělečně činná
př. n. l.	Před naším letopočtem
o. p. s.	Obecně prospěšná společnost
o. s.	Občanské sdružení
s. p.	Státní podnik
s. r. o.	Společnost s ručením omezeným
t	Tuna
tzv.	Takzvaný

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b> Mapa oblasti Baťova kanálu.....	22
--	----

**SEZNAM GRAFŮ**

<b>Graf 1 Vývoj počtu návštěvníků Baťova kanálu .....</b>	<b>29</b>
<b>Graf 2 Vývoj počtu návštěvníků Baťova kanálu .....</b>	<b>34</b>
<b>Graf 3 Věková struktura návštěvníků .....</b>	<b>35</b>
<b>Graf 4 Ekonomická aktivita.....</b>	<b>36</b>
<b>Graf 5 Forma skupiny .....</b>	<b>37</b>
<b>Graf 6 Stravování v restauracích .....</b>	<b>38</b>
<b>Graf 7 Podnět k návštěvě Baťova kanálu.....</b>	<b>39</b>
<b>Graf 8 Nejlákavější aktivity Baťova kanálu .....</b>	<b>39</b>
<b>Graf 9 Hodnocení služeb .....</b>	<b>41</b>
<b>Graf 10 Hodnocení infrastruktury CR.....</b>	<b>42</b>
<b>Graf 11 Hodnocení péče o CR .....</b>	<b>43</b>

**SEZNAM TABULEK**

<b>Tabulka 1 Přehled možnosti ubytování .....</b>	<b>32</b>
<b>Tabulka 2 Rozdělení návštěvníků podle pohlaví .....</b>	<b>34</b>
<b>Tabulka 3 Bydliště .....</b>	<b>35</b>
<b>Tabulka 4 Způsob dopravy .....</b>	<b>36</b>
<b>Tabulka 5 Frekvence návštěv .....</b>	<b>36</b>
<b>Tabulka 6 Délka pobytu .....</b>	<b>37</b>
<b>Tabulka 7 Druh ubytování.....</b>	<b>38</b>
<b>Tabulka 8 Informační zdroj.....</b>	<b>40</b>
<b>Tabulka 9 Průměrné náklady .....</b>	<b>40</b>
<b>Tabulka 10 Opakovaná návštěva BK .....</b>	<b>44</b>

## **SEZNAM PŘÍLOH**

P I Klasifikace vnitrozemských vodních cest

P II Dotazník

# PŘÍLOHA P I: KLASIFIKACE VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CEST

Kategorie vodní cesty	Třída vodní cesty	Největší používaná plavidla a soupravy	Schéma plavidel a souprav a jejich min. a max. nosnost v t	
Neklasifikované vodní cesty	Vodní toky využívané pro vodorplavbu a plavení dřeva	Vory, kmeny		
	Periodicky splavné toky	Různá tradiční plavidla, zpravidla dřevěná a bez strojního pohonu		
	Malé vodní cesty s významem pro rekreační a sportovní plavbu	Velká sportovní plavidla, motorové jachty, plachetnice, malé osobní lodě – výjimečně i nejmenší plavidla komerční vodní dopravy		
Klasifikované vodní cesty s významem pro komerční vodní dopravu	Regionální vodní cesty	I, II, III	Malé a střední motorové nákladní lodě, tlačné soupravy s malými čluny, v některých případech i nejmenší plavidla pobřežní plavby	
	Vodní cesty mezinárodního významu	IV, Va, Vb	Tlačné soupravy menší a střední velikosti, velké motorové nákladní lodě. V některých případech i říční-námořní lodě a středně velká plavidla pobřežní plavby	180-500, 360-1000, 250-1000 
		Vla	Tlačné soupravy menší a střední velikosti, velké motorové nákladní lodě. V některých případech i říční-námořní lodě a středně velká plavidla pobřežní plavby	1250-3000, 1250-3000, 3200-6000, 3200-6000 
		Vlb	Střední a velká tlačné soupravy. Největší říční a říční-námořní motorové nákladní lodě, v některých případech velká plavidla pobřežní plavby či námořní lodě	6400-12000, 2700-5000 
		Vlc, VII	Velké a největší tlačné soupravy, v některých případech i námořní lodě	9500-27000 

Zdroj: [8]

## PŘÍLOHA P II: DOTAZNÍK

Dobrý den,

jsem studentem 3. ročníku UTB ve Zlíně, Fakulty managementu a ekonomiky. Rád bych Vás požádal o vyplnění tohoto dotazníku, který jsem sestavil pro účely mé bakalářské práce. Je zaměřen na oblast cestovního ruchu na Baťově kanále.

Tento dotazník je zcela anonymní. Vyplněné údaje použiji pouze k vyhotovení výše uvedené práce. Předem děkuji za kompletní vyplnění tohoto dotazníku.

Dušan Odehnal

<b>Pohlaví:</b>	muž	žena			
<b>Věk:</b>	do 25-ti let	26-34 let	35-49 let	50-59let	60 let a více
<b>Ekonomická aktivita:</b>	Podnikatel/ka jiné.....	Zaměstnanec/kyně	Student /ka	Důchodce/kyně	
<b>Bydliště (kraj, stát):</b>	Zlínský	Jihomoravský	jiný .....		
<b>Způsob dopravy:</b>	Automobil	Vlak	Autobus	Kolo	Lod' jiné.....
<b>Jak často navštěvujete Baťův kanál?</b>	Jsem zde poprvé	Jsem zde podruhé	vícekrát		
<b>S kým jste navštívili tuto lokalitu?</b>	Sám/a	s přáteli	s rodinou (dětmi)		
		S partnerem/kou	forma zájezdu		
<b>Plánovaný pobyt Vašeho pobytu:</b>	Jednodenní	1-2 noci	3-7 nocí	vícedenní	
<b>Forma ubytování:</b>	Hotel*** a více chata, chalupa jiné.....	Hotel **	Penzion nejsem ubytován/a	Kemp	
<b>Stravujete se v restauracích?</b>	téměř vždy	Částečně	téměř nikdy	nikdy	
<b>Proč jste navštívili Baťův kanál?</b>	Sport a turistika Zábava jiné.....	Relaxace	Poznávání Návštěva příbuzných a známých		
<b>Jaké jsou pro Vás nejlákavější aktivity kolem Baťova kanálu (možno více odpovědí)?</b>	cykloturistika kulturní akce	vodní turistika jiné.....	vodní sporty	poznávací turistika	
<b>Uvažujete o opakované návštěvě Baťova kanálu?</b>	Ano	spíše ano	spíše ne	ne	nejsem rozhodnut/a
<b>Jak hodnotíte tyto služby:</b>					
Ubytovací služby:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit
Stravovací služby:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit
služby pro cykloturisty:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit



služby pro vodní turisty:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit
Personál v CR:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit
Cenová úroveň služeb:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit

**Jak hodnotíte tuto infrastrukturu cestovního ruchu:**

Dostupnost ubytovacích kapacit:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit
Dostupnost stravovacích kapacit:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit
Dopravní infrastruktura:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit
Infrastruktura pro sport. aktivity:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit
Nákupní možnosti:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit
Příležitosti pro zábavu:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit
Atrakce pro děti:	dobře	spíše dobře	spíše špatně	špatně	nedokážu posoudit

**Jaké byly nebo jsou Vaše průměrné výdaje na osobu na den strávený v lokalitě Bařova kanálu?**

méně než 200 Kč      201-500 Kč      501-1000 Kč      1001-2000 Kč      2000 Kč a více

**Je dle Vašeho názoru Bařův kanál dobře propagován?**

Ano      spíše ano      spíše ne      ne      nevím

**Je zde dobře pečováno o turistické atraktivitu a památky?**

Ano      spíše ano      spíše ne      ne      nevím

**Je zde dobře pečováno o životní prostředí?**

Ano      spíše ano      spíše ne      ne      nevím

**Dbá se zde o bezpečnost návštěvníků?**

Ano      spíše ano      spíše ne      ne      nevím

**Je zde dostatečná nabídka programů pro volný čas?**

Ano      spíše ano      spíše ne      ne      nevím

**Jak jste se dozvěděli o této lokalitě?**

Příbuzní, známí      internet      propagační materiály      CK a agentury  
 Informační centra      jiné.....