



Ředitelství vodních cest ČR

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

V posledních letech se na obnově a modernizaci Bařova kanálu nejvýznamněji podílí právě Ředitelství vodních cest ČR, jehož investice do této vodní cesty v letech **1998 - 2007** dosáhnou částky řádově **110 mil. Kč**.

Do následujících let jsou připravovány k realizaci rovněž další investiční akce, zejména prodloužení splavnosti do Hodonína, které by měly výrazně přispět k rozvoji této turisticky oblíbené vodní cesty. Výše investovaných prostředků by se měla pohybovat v rozmezí okolo **100 mil. Kč**.



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

Jednotlivé kroky v rámci obnovy a rozvoje vodní cesty

1989 Povodí Moravy vyčistilo a opravilo plavební komory Spytihněv, Babice, Huštěnovice a Staré Město a vyčistilo jejich rejdy, čímž byla obnovena možnost plavby z Otrokovic do Nedakonic.

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

Od roku 1998 provádí obnovu Ředitelství vodních cest ČR.

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



Plavební komora Vnorovy II.

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



Plavební komora Strážnice

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



Plavební komora Petrov s přístavištěm

2003 Výstavba otočného mostu Uherský Ostroh.

2005-2006 Výstavba přístaviště Babice.

2006 Výstavba přístaviště Uherský Ostroh v dolní rejdě plavební komory.

2000-2006 Elektrifikace a automatizace ovládání plavebních komor, včetně dálkového ovládání.

2002-2008 Automatizace náplustných objektů a regulace hladin.

Přístaviště

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

Přístaviště jsou umístěna na břehu vodní cesty a jejich hlavní funkce spočívá v zajištění bezpečného vyvázání plavidel umožňujícího bezpečné vystoupení a nastoupení osob. Nově budovaná přístaviště jsou technicky uzpůsobena tak, aby umožňovala přístup i pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Součástí přístaviště může být i sjezd pro lodě, který umožňuje zavážení a spouštění plavidel do vody a čekací stání. Navíc se předpokládá zajištění informačního a sociálního zázemí.

V současnosti je na celé vodní cestě Bařův kanál 11 přístavišť a přístavů (z toho 1 na území Slovenska) a další 4 na řece Moravě, mimo souvislou vodní cestu.

Ředitelství vodních cest ČR do roku 2006 vybudovalo přístaviště:

- Strážnice
- Petrov
- Babice
- Uherský Ostroh, dolní rejda PK

Do konce roku 2007 budou vybudována přístaviště:

- Otrokovice - Bahňák
- Hodonín



Uherský Ostroh



Babice

Automatizace ovládání plavebních komor

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

Plavební komory lze ovládat ve 3 režimech:

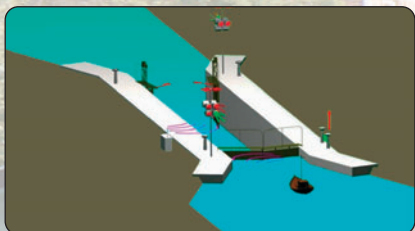
- V poloautomatickém režimu provozní obsluhou z ovládacího panelu.
- V automatickém režimu pomocí pageru z lodi.
- Při poruchových stavech manuálně pomocí jednotlivých uzávěrů.



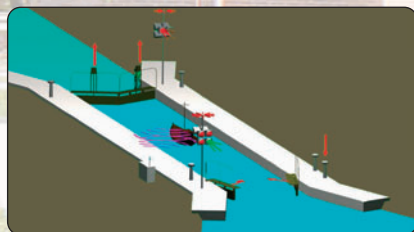
Pager



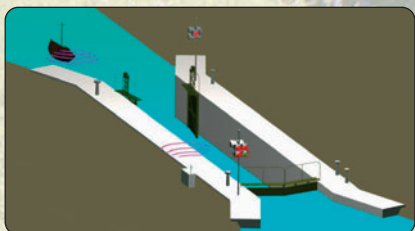
Centrální dispečink



pokyn pagerem k zahájení proplavení



vlastní proplavování plavební komorou



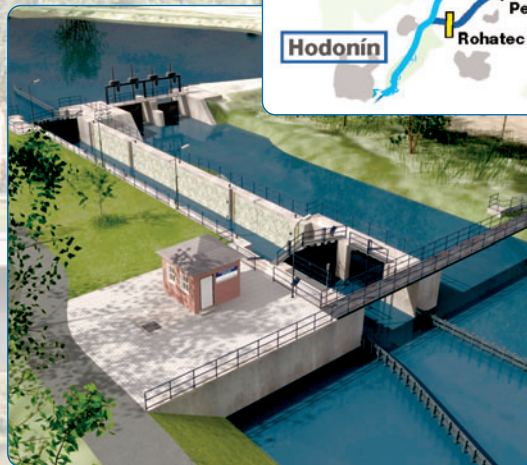
konec proplavení

Prodloužení Baťova kanálu do Hodonína

Na rok 2008 je naplánován začátek realizace investiční akce "Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice - Rohatec", která zajistí splavnost Baťova kanálu do zdrže jezu Hodonín, potažmo do Hodonína.

Původní vodní cesta Otrokovice - Rohatec byla postupně obnovována a modernizována až po jez Sudoměřice, kde je v současnosti vodní cesta ukončena. Pro rozvoj rekreační plavby je však nezbytné, aby byl Baťův kanál na svém jižním okraji zakončen v turisticky atraktivním a dobře identifikovatelném místě. Tímto místem by mělo být město Hodonín.

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



Plavební komora Rohatec, vizualizace

Po vodě - ekologicky,
levně a v pohodě

Vydává Ředitelství vodních cest ČR, srpen 2007, www.rvccr.cz



BAŤŮV KANÁL



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

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

Vodní cesta byla provozována i po válce, kdy se po ní dopravovalo uhlí, šterk, písek a jiné materiály. Avšak válečné škody a nárůst provozních nákladů na údržbu vedly v 60. letech minulého století k úplnému zastavení plavby a opuštění této vodní cesty. Po znovuotevření v roce 1995 slouží převážně pro turistickou plavbu.

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

Legenda

- automatizovaná PK
- neautomatizovaná PK
- výhledová výstavba
- říční úsek
- kanálový úsek

