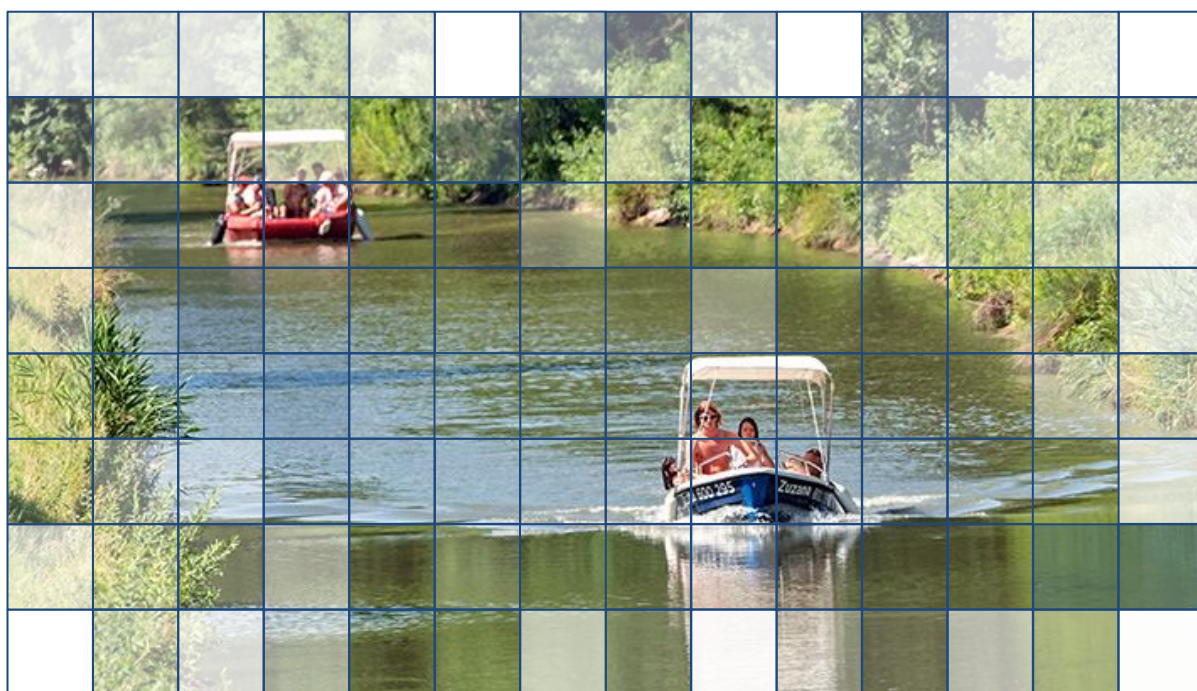


KOMPLEXNÍ AKTUALIZACE A DOPLNĚNÍ MARKETINGOVÉ ANALÝZY A HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI REKREAČNÍ PLOVBY NA BAŤOVĚ KANÁLE



MARKETINGOVÁ ANALÝZA A EKONOMICKÉ HODNOCENÍ

05/2025

NÁZEV AKCE	Komplexní aktualizace a doplnění marketingové analýzy a hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále	
DRUH DOKUMENTACE	Vyhledávací studie	
ČÁST	A – marketingová analýza	
	B – ekonomické hodnocení	05/2025
OBJEDNATEL	Ředitelství vodních cest ČR Nábřeží L. Svobody 1222/12 110 15 Praha 1	 ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČESKÉ REPUBLIKY
ZHOTOVITEL	SUDOP PRAHA a.s. středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov	 SUDOP PRAHA®
	OBJEDNATELE	ZHOTOVITELE
ČÍSLO SMLOUVY		24-154.205
VEDOUcí STŘEDISKA		
ODPOVĚDNÝ ZPRACOVATEL ČÁSTI		
ZPRACOVALI		

OBSAH

1	ÚVOD	6
1.1	REKREAČNÍ PLAVBA.....	7
1.2	ROZVOJ SEGMENTU MALÝCH PLAVIDEL V ČR.....	9
1.3	TURISTICKÝ RUCH V ČR A KRAJÍCH.....	10
1.4	HISTORIE BAŤOVA KANÁLU.....	15
1.5	BAŤŮV KANÁL V SOUČASNOSTI.....	16
1.6	BAŤŮV KANÁL V BUDOUCNOSTI.....	19
1.7	REFERENČNÍ PROJEKTY.....	20
2	METODIKA A SPECIFIKACE ANALÝZY	25
2.1	ÚZEMNÍ ROZSAH ANALÝZY.....	25
2.2	POSUZOVANÉ VARIANTY A SCÉNÁŘE ROZVOJE.....	26
2.3	ZÁKLADNÍ TYPY A ROZMĚRY PLAVIDEL.....	26
2.4	HODNOCENÉ SEGMENTY REKREAČNÍ PLAVBY.....	27
2.5	IDENTIFIKACE SOCIOEKONOMICKÝCH PŘÍNOSŮ.....	36
2.6	ZÁKLADNÍ SÍŤ PŘÍSTAVIŠŤ.....	37
2.7	PŘÍSTAVY PRO DLOUHODOBÉ KOTVENÍ.....	41
2.8	VYHODNOCENÍ CELKOVÉHO POTENCIÁLU LOKALIT.....	41
3	ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU	53
3.1	STÁVAJÍCÍ PARAMETRY VODNÍ CESTY.....	53
3.2	STÁVAJÍCÍ VYUŽITÍ BAŤOVA KANÁLU.....	56
3.3	PŘÍSTAVIŠTĚ A PŘÍSTAVY NA BAŤOVĚ KANÁLE.....	60
3.4	PŮJČOVNY LODÍ NA BAŤOVĚ KANÁLE.....	64
3.5	PŘÍSTAVIŠTĚ A PROVOZ OSOBNÍCH LODÍ (OLD).....	65
3.6	DŘÍVE ZPRACOVANÉ STUDIE MARKETINGOVÉ ANALÝZY.....	68
3.7	KAPACITA PLAVEBNÍCH KOMOR.....	71
4	MARKETINGOVÁ ANALÝZA BAŤOVA KANÁLU	77
4.1	VYHODNOCENÍ POTENCIÁLU LOKALIT NA BAŤOVĚ KANÁLE.....	77
4.2	LOKALITY S NEJVYŠŠÍM POTENCIÁLEM NA BAŤOVĚ KANÁLE.....	103
4.3	NAVRHOVANÁ A MODERNIZOVANÁ PŘÍSTAVIŠTĚ.....	106
4.4	LOKALITY PRO NOVÉ PŘÍSTAVY.....	117
4.5	DIMENZOVÁNÍ NOVÝCH PŘÍSTAVŮ.....	122
4.6	DALŠÍ VYBAVENÍ VODNÍ CESTY.....	126
5	PROGNÓZA REKREAČNÍ PLAVBY	132
5.1	PROGNÓZA VARIANTY S PROJEKTEM.....	132
5.2	PROGNÓZA VARIANTY BEZ PROJEKTU.....	134
5.3	SROVNÁNÍ VARIANT.....	134
6	SHRnutí MARKETINGOVÉ ANALÝZY	136
6.1	PŘEHLED NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ.....	136
7	EKONOMICKÉ HODNOCENÍ	140
7.1	FINANČNÍ ANALÝZA.....	141
7.2	EKONOMICKÁ ANALÝZA.....	154
7.3	ANALÝZA CITLIVOSTI A RIZIK.....	163
7.4	SHRnutí EKONOMICKÉHO HODNOCENÍ.....	166
8	ZÁVĚR A DOPORUČENÍ	167
9	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DOKUMENTACÍ	171

10	SEZNAM OBRÁZKŮ	172
11	SEZNAM TABULEK	175

SEZNAM ZKRATEK

B/C	Benefit/Cost ratio (poměr nákladů a přínosů)
BK	Bařův kanál
BP	(var.) Bez projektu
CBA	cost-benefit analysis (analýza přínosů a nákladů)
CF	cash-flow (finanční tok)
CPL	celkový potenciál lokality
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČS PHM	čerpací stanice pohonných hmot
DD	dlouhodobé (kotvení)
ENPV	economic net present value (ekonomická čistá současná hodnota)
EH	ekonomické hodnocení
ERR	economic internal rate of return (ekonomické vnitřní výnosové procento)
FNPV	financial net present value (finanční čistá současná hodnota)
FRR	financial internal rate of return (finanční vnitřní výnosové procento)
HDP	hrubý domácí produkt
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
IN	investiční náklady
KD	krátkodobé (kotvení)
LZ	lodní zdvihadlo
MA	marketingová analýza
MD	Ministerstvo dopravy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MPL	malé plavidlo
MVE	malá vodní elektrárna
NP	národní park
NPV	net present value (čistá současná hodnota)
OLD	osobní lodní doprava
ORP	obec s rozšířenou působností
PČR	Policie České republiky
PHM	pohonné hmoty
PK	plavební komora
PMO	Povodí Moravy s.p.
PN	provozní náklady
POVV	Plavební okruh Veselí n. Mor. - Vnorovy
PS	Plavební stupeň
ř. km	říční kilometr
ŘVC	Ředitelství vodních cest ČR
SC	servisní centrum
SD	střednědobé (kotvení)
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SP	(var.) S projektem
SPS	Státní plavební správa
TR	turistický ruch
ÚÚR	Ústav územního rozvoje
VD	Vodní dílo
ZH	zůstatková hodnota

1 ÚVOD

Tato studie, jak její název již sám napovídá, se zabývá rekreační plavbou na Baťově kanále. Jedná se o aktualizaci původní vyhledávací studie Baťova kanálu, která byla zpracována v roce 2017 a později aktualizována v roce 2019 pod názvem *Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále* (SUDOP Praha a.s.; 06/2019). V původní studii byla zpracována nejprve Marketingová analýza, která zmapovala stávající stav rekreační plavby na Baťově kanále a zhodnotila další možnosti a potenciál jejího rozvoje do budoucna. Následně byl v celkem 4 variantách navržen soubor opatření vedoucí k dalšímu rozvoji této vodní cesty. Tato opatření spočívala v prodloužení vodní cesty pomocí vybudování nových plavebních komor (PK) výstavbě nových přístavů a přístavišť nebo zkapacitnění těch stávajících. Přehled o podobě těchto variant poskytuje následující tabulka.

varianta	nová přístaviště	nové přístavy	PK Bělov a Rohatec
var. 1	✓	✓	✓
var. 2	✓	✓	✗
var. 3	✓	✗	✓
var. 4	✓	✗	✗
var. BP	✗	✗	✗

Tabulka 1.1 – Definice posuzovaných variant v původní studii

Pro každou z projektových variant a pro srovnávací var. Bez projektu (BP) byla zpracována prognóza rozvoje rekreační plavby, jejíž výstupy následně vstupovaly do ekonomického hodnocení, které bylo druhou zásadní částí vyhledávací studie. Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (CBA) a z hlediska ekonomické analýzy (celospolečenské prospěšnosti) vykazaly všechny hodnocené projektové varianty ekonomickou efektivitu.

Kromě samotné ekonomické efektivity záměru bylo dalším důležitým kritériem také dosažení vytyčených cílů v rozvoji Baťova kanálu, což ne všechny hodnocené varianty naplňovaly. Z tohoto hlediska se ukázala jako nejvhodnější Var. 1, která umožňuje prodloužení souvislé vodní cesty až do Hodonína a Kroměříže, čímž Baťův kanál získá jasně definovaný začátek a konec v podobě těchto dvou významných a turisticky atraktivních měst. Var. 1 také dosahovala nejlepších výsledků (přínosů) v podobě nejvyššího počtu návštěvníků a délce jejich pobytu (strávených osobodnů) na Baťově kanále. Zároveň tato varianta umožní intenzivní, ale poměrně vyrovnanou intenzitu plavby v celé délce Baťova kanálu, čímž bude dosaženo optimálního využití této vodní cesty.

Aktuální studie tedy předpokládá komplexní aktualizaci vybrané Var. 1 z původní studie, která bude zahrnovat aktualizaci marketingové analýzy, harmonogramu, investičních nákladů jednotlivých staveb a navazujícího ekonomického hodnocení zpracovaného na základě aktuálně platné metodiky. Zároveň bude v rámci aktualizace do studie zapracováno několik nově připravovaných záměrů, z nichž nejvýznamnější je nový plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy.

Ve studii byly rovněž zpracovány dva scénáře rozvoje vybavenosti přístavišť v úseku Bělov – Kroměříž.

Ve scénáři 1 se uvažuje, že tento úsek bude vybaven přístavišti až po uvedení PK Bělov do provozu.

Ve scénáři 2 se uvažuje, že některá přístaviště Kroměříž a Kvasice budou zprovozněna již dříve, aby se mohla plavba na tomto úseku rozvíjet ještě před zprovozněním PK Bělov, byť se bude jednat o izolovaný úsek vodní cesty. Výsledky marketingové analýzy budou jedním ze základních vstupů pro ekonomické hodnocení, které je rovněž součástí této studie.

Z hlediska ve studii použité terminologie je nutné upozornit na termín „kotvení“, které v souvislosti s Baťovým kanálem nevyjadřuje klasické stání na kotvě, ale pobyt lodě v přístavech a přístavištích pomocí vyvazovacích lan. Použití výrazu „stání“ pro pobyt lodí by bylo zmatečné, protože „stání“ je použito ve smyslu fyzického prostoru pro lodě v přístavu a v přístavištích, tedy počet stání vyjadřuje kapacitu přístavů a přístavišť.

1.1 Rekreační plavba

Rekreační vnitrozemská plavba v některých zemích západní Evropy (např. ve Francii či Belgii) prodělala v posledních desetiletích bouřlivý rozvoj. V minulosti vybudovaná velmi hustá síť splavných řek a umělých vodních kanálů dříve sloužila především potřebám nákladní dopravy. Později, zejména v souvislosti s rozvojem železnice, a ještě později i silniční nákladní dopravy, již tyto historické vodní cesty nebyly svými parametry konkurenceschopné. Postupně tak byly opouštěny, až přestaly být pro nákladní dopravu využívány úplně. Přibližně od 60. let 20. stol. společně s rozvojem turistického ruchu, jehož součástí se postupně stal i vodní turismus, začaly být tyto vodní cesty znovuobjevovány nejprve nadšenci vodní dopravy, později i ostatními rekreanty, které tento druh zážitku či dovolené na vodě okouzli. Ukázalo se, že ač tyto vodní cesty již nejsou zajímavé pro potřeby nákladní dopravy, o to zajímavější jsou však pro rekreační plavbu podstatně menších plavidel. Velká popularita tohoto nově rozvíjejícího se odvětví turistického ruchu pak vytvořila potřebný impuls pro obnovu dalších úseků do té doby nevyužívaných vodních cest, až byla vytvořena jejich souvislá a hustá síť, postupně vybavovaná velmi kvalitní přístavní a jinou infrastrukturou. Pro další rozvoj rekreační plavby byl přibližně od 90. let 20. stol. přínosný stále větší důraz na udržitelnost cestovního ruchu a ohleduplnost vůči životnímu prostředí, což jsou přesně požadavky, které rekreační plavba díky své nízké energetické náročnosti dokáže naplňovat. Vodní cesty tak nabídlily nové možnosti jejich využití v oblasti cestovního ruchu ve formě rekreační plavby, která se pro svoji výjimečnost a atraktivitu stala nejen víkendovou aktivitou, ale především novým způsobem, jak trávit dovolenou. Pro určité vrstvy obyvatel se stala životním stylem a pro některé skupiny i určitým stupněm společenského žebříčku vzhledem ke své finanční náročnosti.

Podmínkou rozvoje rekreační plavby je naplnění příjemných zážitků při vlastní plavbě, široká nabídka přitažlivých cílů a bohaté zázemí pro poskytování kvalitních služeb v oblasti stravování, ubytování, informací a sportovního a kulturního vyžití. Pokud vodní cesta takovéto požadavky dokáže naplnit, pak má všechny předpoklady, aby se stala turisticky velmi vyhledávanou a rekreační plavba se tak mohla zdárně rozvíjet. Nejvíce pak z jejího rozvoje profituje region, kterým vodní cesta prochází, neboť jde o výrazný impuls pro vznik a zkvalitnění služeb v oblasti stravování, ubytování, kulturního i sportovního vyžití a řady dalších aktivit nejen ve vztahu k plavbě samotné. Rozvoj rekreační plavby se tak příznivě projeví v hospodářském rozvoji celého regionu, což pro mnohé oblasti může znamenat jeden z mála rozvojových potenciálů.

Hlavním cílem rozvoje rekreační plavby je tedy podpora turistického ruchu v zájmovém území a zatraktivnění vodní cesty pro plavbu malých plavidel a větších osobních lodí. Rozšíření nabídky (nové kapacity) přístavišť a přístavů v lokalitách, kde je po nich odpovídající poptávka, tak bude ve svém důsledku generovat socioekonomické přínosy, které jsou v této studii dále identifikovány, a jejich vznik je jedním z cílů projektu. Rozvoj rekreační a sportovní plavby umožní vyšší využití vodní cesty, zvýšení návštěvnosti památek a dalších turistických atraktivit v území, podporu turistiky a cykloturistiky, sportovních aktivit apod. Vyšší poptávka po službách v odvětví cestovního ruchu má poté multiplikační efekty i pro další sektory lokální ekonomiky, které lze rovněž považovat za další přínosy projektu.

Vodní turistika je specifickou oblastí turistického ruchu, která se v posledních letech velmi dynamicky rozvíjí. Tento rozvoj se však týká jen několika málo úseků vodních cest ČR, na kterých byla v minulosti vybudována alespoň základní infrastruktura umožňující plavbu. Dobrým příkladem může být právě Baťův kanál, kde se tento segment turistického ruchu úspěšně rozvíjí již zhruba 20 let. Situace na jiných českých vodních cestách, např. té labsko-vltavské, je však zcela odlišná – často chybí kvalitní infrastruktura pro rekreační plavbu, případně neexistuje vůbec. V takových případech je rekreační plavba provozována minimálně, neboť postrádá alespoň základní předpoklady pro svůj rozvoj. V mnoha případech se na těchto úsecích vodních cest skrývá mimořádný potenciál pro možný budoucí rozvoj, neboť ČR disponuje vysokým rekreačním potenciálem krajiny a urbanizovaných sídel, která jsou zpravidla rozmístěna podél vodních toků.

Vodní toky hrály velmi významnou roli při osídlování krajiny, zakládání měst a jejich pozdějším rozvoji, protože odnepaměti fungovaly jako důležité obchodní cesty nebo jako zdroj vody a energie pro vodní mlýny. V krajině tvořily

doslova „tepny života“, podél kterých se rozvíjel obchod, doprava a další aspekty tehdejšího středověkého života. Sepjetí života měst s řekami bylo v minulosti neporovnatelně silnější, než je tomu dnes. Je to vcelku logické, neboť např. díky elektřině, automobilům či vodovodu dnes nepociťujeme nijak silnou závislost našich životů na řekách. Výsledkem tohoto vývoje ovšem je, že problematika řek, jejich stavu a rozvoje byla u laické veřejnosti dlouhou dobu na okraji zájmu. Řeky se začaly využívat zejména jako zdroje vody pro průmysl nebo jako dopravní cesty pro nákladní lodě. A také poskytovaly možnost levného způsobu „likvidace“ odpadních vod, což se velmi negativně projevilo na čistotě vody. To následně vedlo k ještě k většímu nezájmu o řeky. Málokdo takové lokality vyhledával, a tak říční břehy a obecně okolí řek bylo mnohdy zanedbané a neudržované. Donedávna by jen hrstku lidí napadlo, že by se v tomto prostředí dala strávit krásná aktivní dovolená.

Lidé však obecně neztratili kladný vztah k vodě. Sportovní aktivity na vodě nebo dovolená v přírodě u vody, to byly vždy vyhledávané formy trávení volného času. Lidé se pouze přesunuli do jiných lokalit, kde pro jejich aktivity byly vytvořeny (či z minulosti zachovány) příhodné podmínky. Jmenovat můžeme např. Máchovo jezero nebo přehradní jezera vltavské kaskády, jako jsou Lipno, Orlík či Slapy. Velmi populární bylo vždy sjíždění rychle tekoucích horních úseků řek na kánoích, přičemž popularita této aktivity za posledních 20 let ještě dramaticky narostla. Velká část populace má tedy velmi kladný vztah k vodě, a to je velmi dobrá výchozí pozice i pro další rozvoj rekreační plavby v budoucnu.

Dříve spíše negativní vnímání řek se v posledních zhruba 20 letech naštěstí mění k lepšímu. Paradoxně k tomu pomohly i katastrofální povodně na Moravě v roce 1997 a v Čechách v roce 2002, kdy řeky jednak razantně „daly vědět“ o své existenci a následně se do popředí zájmu dostala problematika jejich stavu a obecně fungování hydrologie krajiny. Povodně navíc „pročistily“ řadu zanedbaných zákoutí při březích řek a po jejich opadnutí následovaly mohutné úklidové práce a investice do těchto dříve zanedbaných lokalit. Jednalo se o rekonstrukce poničené infrastruktury či výstavbu protipovodňových opatření, častou spojenou s výstavbou stezky či cyklostezky. Všechny tyto aktivity pomohly revitalizovat dříve opomíjené a zanedbané lokality a vrátily do nich život. Čím dál více lidí si tak začalo uvědomovat velký potenciál pro sportovní a turistické aktivity, které řeky v sobě ukrývají. Můžeme jmenovat např. rozvoj cykloturistiky či in-line bruslení, pro jejichž stezky nabízejí řeky ideální trasování nebo právě rozvoj rekreační plavby. Všechny tyto aktivity lze samozřejmě mezi sebou vhodně kombinovat, což dále zvyšuje jejich atraktivitu.

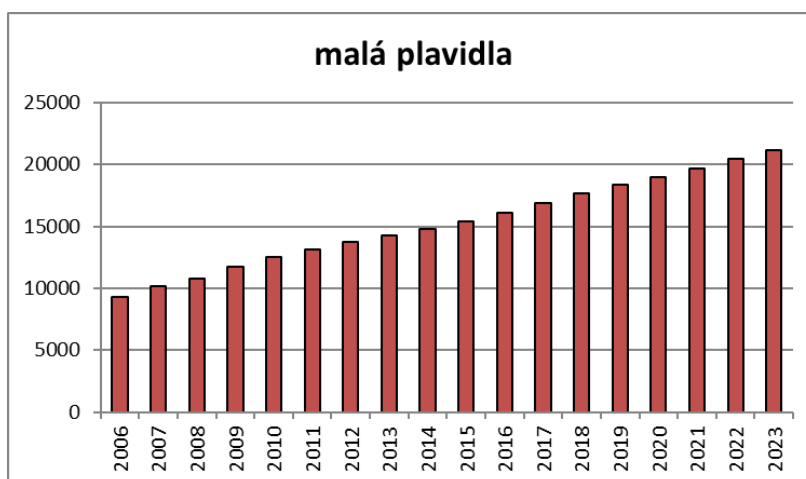
V posledních zhruba 15 letech zájem o aktivní trávení volného času a dovolené na vodě postupně narůstá i na dříve opomíjených úsecích. Zkušenosti z rozvoje Baťova kanálu dobře ukazují, že klíčové jsou pro další rozvoj vhodně zvolené počáteční investice a shoda mezi všemi zainteresovanými institucemi. Pokud se toto podaří, pak by v horizontu příštích cca 10 let mohl stav rekreační plavby nejen na Baťově kanále, ale i na dalších úsecích českých vodních cest vypadat podobně, jako je tomu na mnohých vodních cestách v západní Evropě, kde se tento segment již několik desetiletí kontinuálně a velmi úspěšně rozvíjí.



Obrázek 1.1 – Kajutová loď typu Pénichette na plavebním kanále ve Francii (Zdroj: <http://www.barginginfrance.com>)

1.2 Rozvoj segmentu malých plavidel v ČR

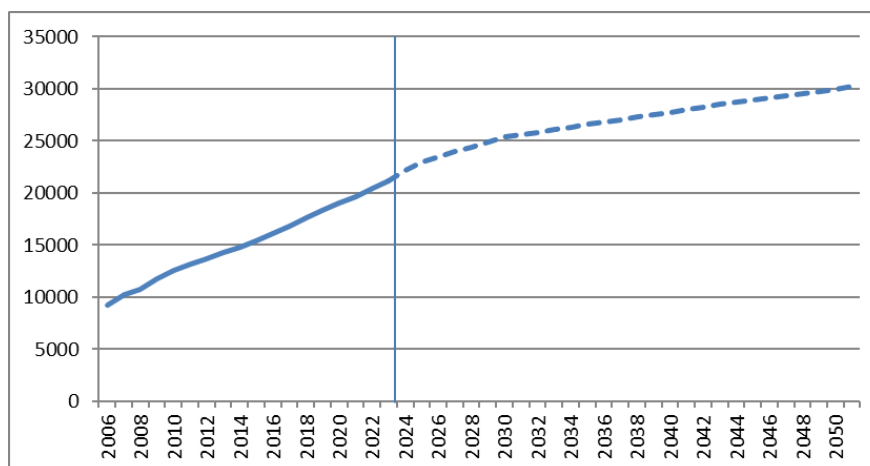
Všeobecně rostoucí trend rozvoje segmentu malých plavidel v ČR v posledních 18 letech lze vypočítat ze statistik Státní plavební správy. Jednou ze statistik jsou počty registrovaných malých plavidel v ČR. Z hodnoty cca 9300 plavidel v roce 2006 tato hodnota narostla v roce 2023 na více než 21000 plavidel, jak dokládá následující graf. Za posledních 18 let činil průměrný roční nárůst malých plavidel 5 % ročně.



Obrázek 1.2 – Počty registrovaných malých plavidel v ČR (Zdroj: SPS)

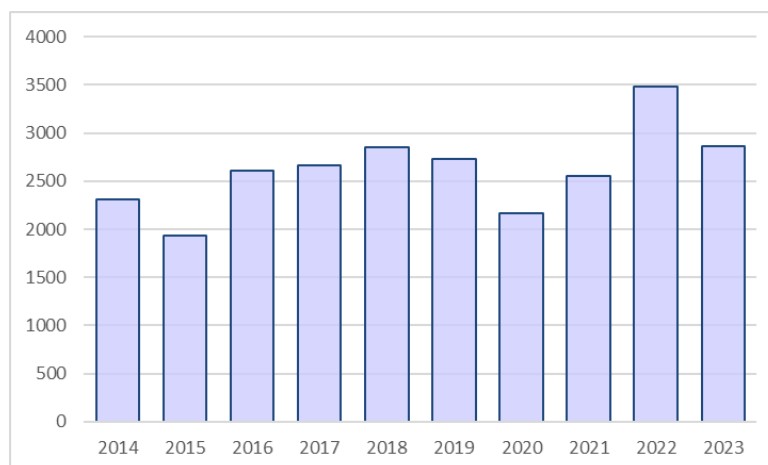
Počet malých plavidel rostl, i když docházelo ke stagnaci HDP. Tento jev se dá vysvětlit poměrně nízkým nasycením trhu s malými plavidly v ČR. Při přibližné hodnotě 21155 registrovaných malých plavidel v roce 2023 vychází 1 plavidlo zhruba na 470 obyvatel. Ve státech západní Evropy, kde je tradice plavby delší, je tato hodnota okolo 1 plavidla na 100 obyvatel. Tento údaj vychází z průzkumu British Marine Federation a je vztažen k zemím Beneluxu, Skandinávie, Spojeného království, Německa a Francie. Česká republika zřejmě z důvodu své nižší ekonomické výkonnosti a vnitrozemské poloze nedosáhne nasycení trhu 1 plavidlo na 100 obyvatel, ale ve 20letém výhledu předpokládáme

nárůst počtu malých plavidel o dalších cca 35 % oproti současnému stavu, což znamená nasycení trhu ve výši 1 malé plavidlo na zhruba 350 obyvatel. Předpokládáme tedy, že ČR se momentálně nachází uprostřed dynamické fáze růstu registrací malých plavidel, která však s postupným nasycováním trhu bude svůj růst zpomalovat. Předpokládaný vývoj počtu registrací malých plavidel v ČR je znázorněn na následujícím grafu.



Obrázek 1.3 – Dosavadní vývoj a prognóza budoucího vývoje počtu registrovaných malých plavidel

Výrazný nárůst zaznamenává statistika vydaných průkazů na malá a rekreační plavidla. Za posledních 10 let bylo každý rok vydáno mezi 2–3,5 tis. nových průkazů vůdce malých plavidel. Celkový počet držitelů tohoto oprávnění v ČR je v současné době okolo 60 tis. Je nutné také zmínit, že řada malých plavidel je v půjčovnách k dispozici pro zapůjčení i bez nutnosti vlastnictví průkazu vůdce malého plavidla. Skutečný počet uživatelů plavidel na vodních cestách tak bude ještě vyšší.



Obrázek 1.4 – Nově vydané průkazy na malá a rekreační plavidla 2014 – 2023 (Zdroj: SPS)

1.3 Turistický ruch v ČR a krajích

V rámci zpracování analýzy byl proveden průzkum turistického ruchu v příslušných krajích (Jihomoravský a Zlínský kraj) a byl analyzován jeho vývoj v dlouhodobých časových řadách. V rámci krajů ČR totiž existují poměrně velké rozdíly v jejich návštěvnosti, průměrné délce pobytu či skladbě návštěvníků. Zejména v méně navštěvovaných oblastech má rozvoj rekreační plavby potenciál vytvořit nový perspektivní a trvale udržitelný segment turistického

ruchu, a to bez přímé a jednoznačné závislosti na okamžitém dostatku (či spíše nedostatku) kvalitních ubytovacích kapacit v zájmovém území, neboť rekreační plavba do značné míry využívá obytné lodě.

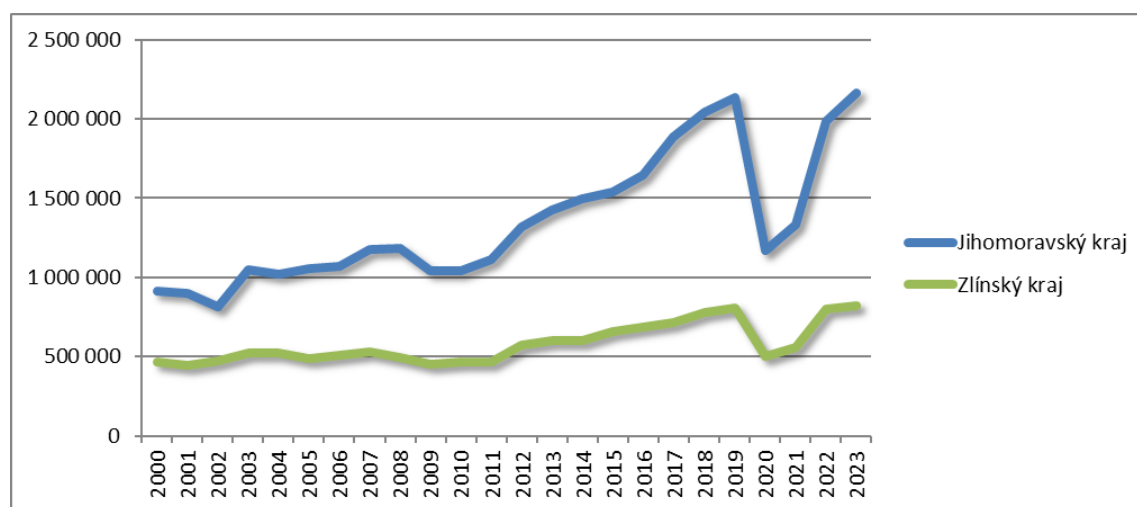
Rozvoj rekreační plavby navíc umožní rozšíření možností podnikání v regionu a také diverzifikaci cestovního ruchu z tradičních forem zájezdové turistiky orientované na omezený počet bodových cílů směrem k liniovému či rovnou plošnému rozvoji v celém regionu. Výsledkem rozvoje turistického ruchu z rekreační plavby je zvýšení počtu turistů, prodloužení jejich pobytu a zvýšení jejich útrat v zájmových územích.

Počet hostů

Údaje o návštěvnosti v hromadných ubytovacích zařízeních vycházejí z pravidelného šetření organizovaného ČSÚ. Na základě výsledků projektu Ministerstva pro místní rozvoj "Zkvalitnění informací o vybraných sektorech cestovního ruchu" byl aktualizován Registr hromadných ubytovacích zařízení ČSÚ a došlo k revizi dat od roku 2014.

Hromadné ubytovací zařízení musí disponovat minimálně pěti pokoji a zároveň deseti lůžky sloužící pro účely cestovního ruchu, tedy poskytující přechodné ubytování hostům (včetně dětí).

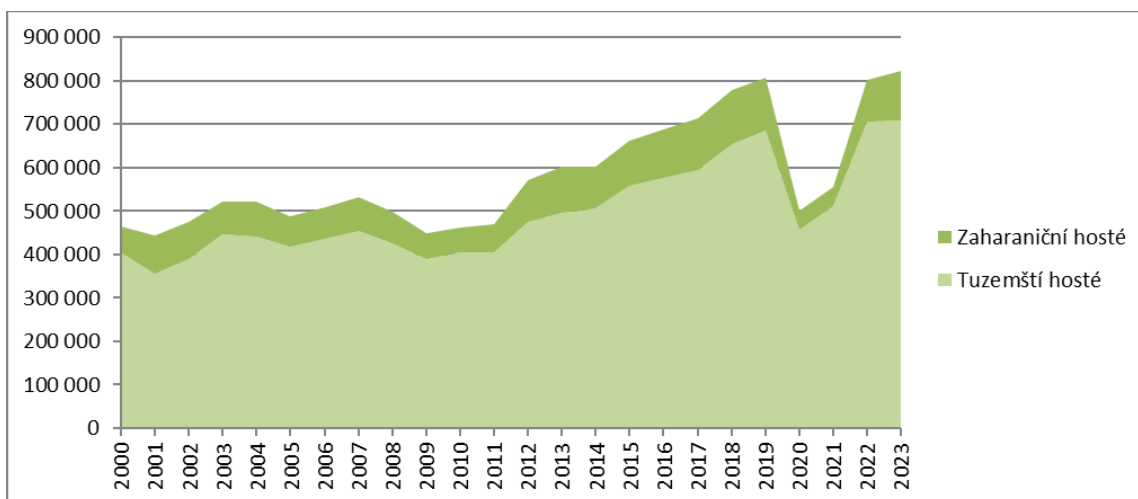
Průběh evidovaných počtů hostů v hromadných ubytovacích zařízeních ve sledovaných krajích uvádí následující graf. Hodnoty jsou vztaženy k časové řadě 2000-2023.



Obrázek 1.5 – Vývoj počtu hostů v jednotlivých krajích v letech 2000-2023 (Zdroj: ČSÚ)

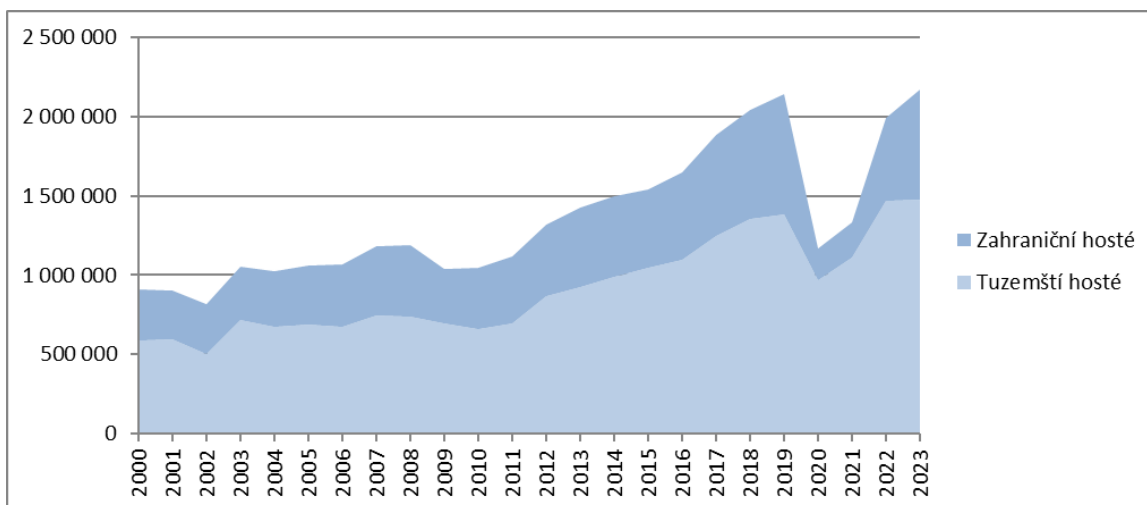
V obou krajích je zaznamenán postupný meziroční nárůst počtu hostů, který byl ukončen epidemií Covid-19, kdy v letech 2020 a 2021 došlo k výraznému úbytku klientely. Po dvouletém výpadku se postupně návštěvnost vrátila na úroveň předkovidových hodnot.

Při analýze skladby hostů, zda se jedná o tuzemské návštěvníky nebo cizince, je charakter návštěv krajů poměrně odlišný. Vývoj časových řad s dělbou na tuzemskou a zahraniční klientelu ve Zlínském a Jihomoravském kraji uvádějí další dva grafy. Z grafů je patrný vliv proběhlé epidemie, a to zejména na zahraniční klientelu.



Obrázek 1.6 – Vývoj počtu hostů dle cílové klientely ve Zlínském kraji v letech 2000-2023 (Zdroj: ČSÚ)

Ve Zlínském kraji převládá tuzemské klientela, která v roce 2023 tvořila 86 % z celkových návštěv v kraji.

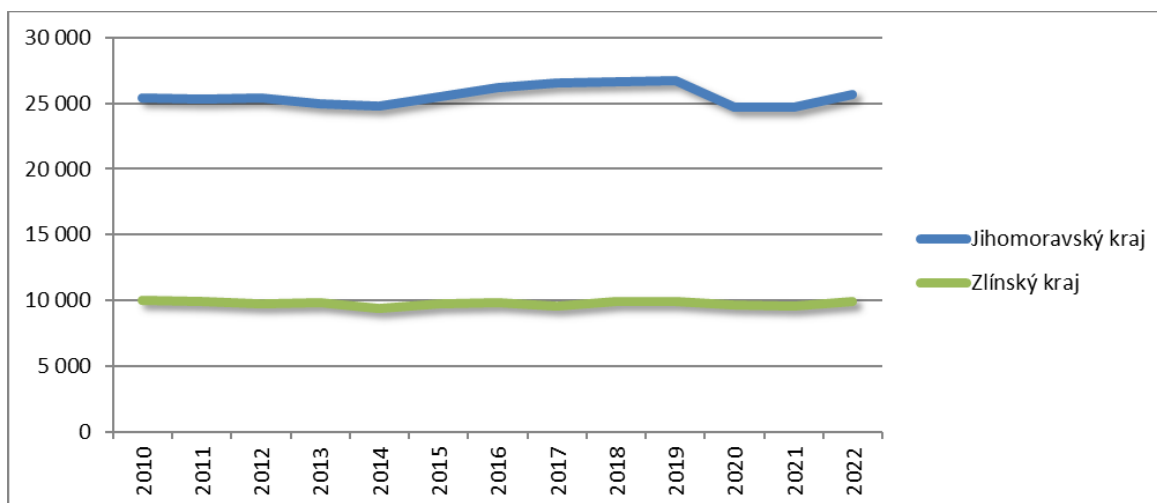


Obrázek 1.7 – Vývoj počtu hostů dle cílové klientely v Jihomoravském kraji v letech 2000-2023 (Zdroj: ČSÚ)

V Jihomoravském kraji také převládá návštěvnost tuzemské klientely, ale z celkových hodnot se podílí jen 68 %.

Počet zaměstnanců v turistickém ruchu

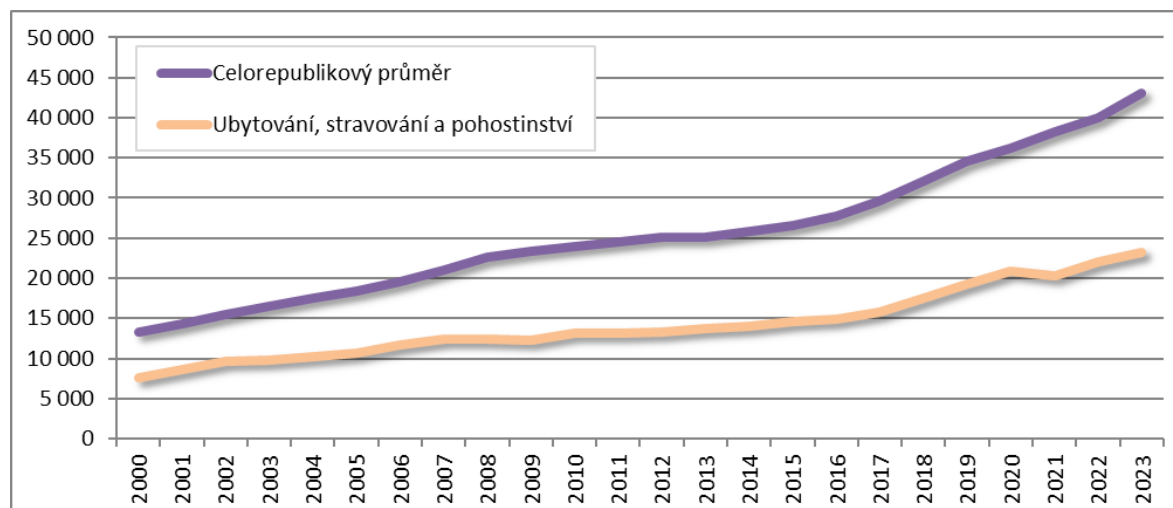
V Jihomoravském kraji se počet zaměstnaných osob v cestovním ruchu dlouhodobě pohybuje kolem 25 tis., ve Zlínském kraji v tomto oboru pracuje necelých 10 tis. zaměstnanců, jak naznačuje příložený graf.



Obrázek 1.8 – Počty osob zaměstnaných v cestovním ruchu; 2010-2022 (Zdroj: ČSÚ)

Dlouhodobě je v cestovním ruchu v České republice zaměstnáno téměř čtvrt miliónu osob. Podíl na celkové zaměstnanosti v roce 2022 představoval tento sektor 4,1 % (ZLK 3,5 %, JHM 4,1 %). Na celkovém HDP České republiky se cestovní ruch dlouhodobě podílí hodnotou pod hranicí 3 %. V období plošných kovidových restrikcí došlo k výraznému útlumu tohoto sektoru, kdy se cestovní ruch na celkovém státním HDP podílel pouze 1,5 %. V roce 2022 se tato hodnota zvýšila na 2,2 % (ZLK 1,8 %, JHM 2,1 %).

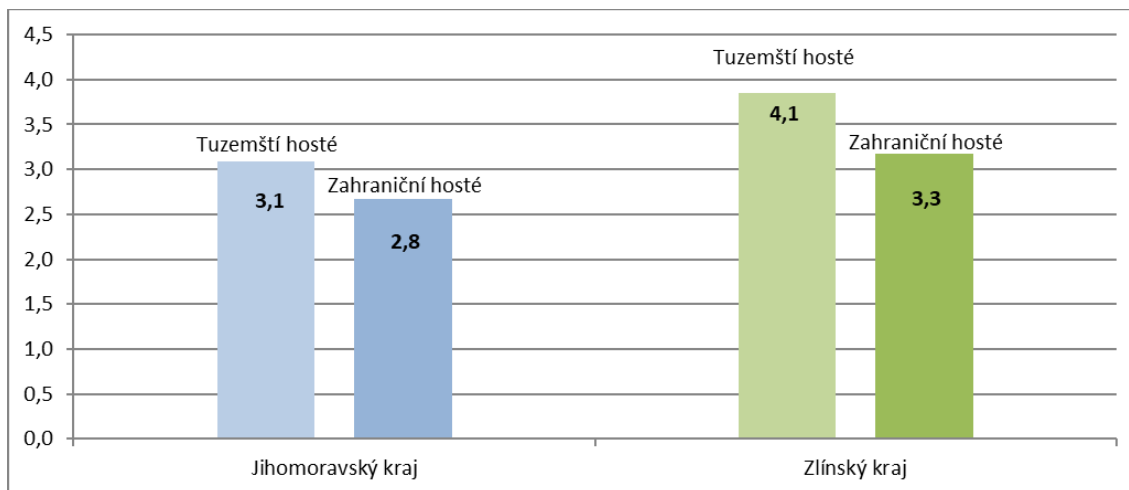
Průběh průměrné hrubé měsíční mzdy v odvětví „Ubytování, stravování a pohostinství“ dle klasifikace CZ-NACE uvádí příložený graf. Mzdy v tomto odvětví dosahují výrazně nižších hodnot než celorepublikový průměr.



Obrázek 1.9 – Průměrná hrubá měsíční mzda; 2000-2023 (Zdroj: ČSÚ)

Délka pobytu

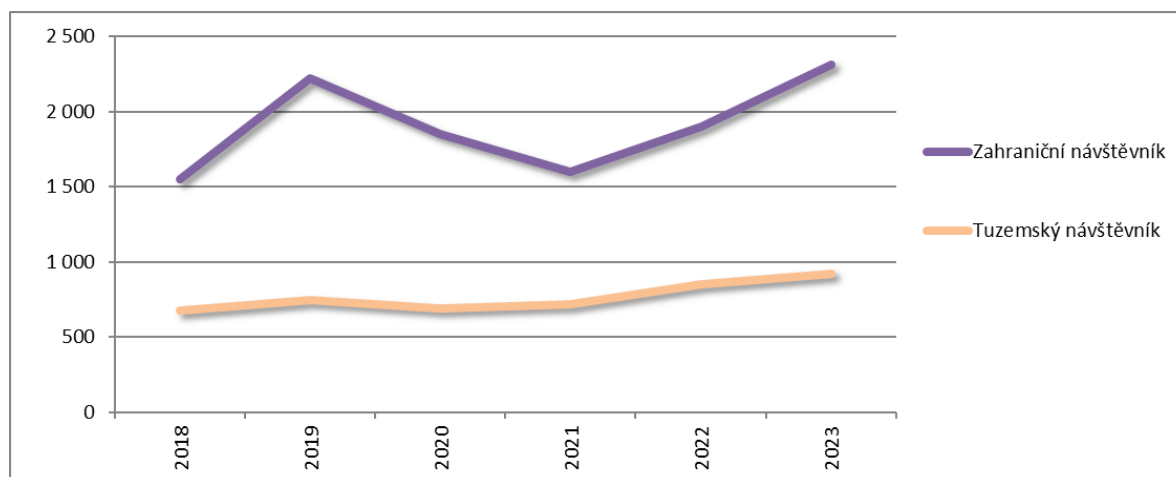
Průměrná délka pobytu návštěvníka v Jihomoravském kraji v roce 2023 dosahovala 3 dnů, ve Zlínském kraji potom o jeden den déle. Kratší průměrná doba strávená v Jihomoravském kraji je způsobena typickou jednodenní návštěvou moravské metropole Brno. Délka pobytu v rozdělení na tuzemské a zahraniční návštěvníky ve sledovaných krajích znázorňuje další graf.



Obrázek 1.10 – Průměrná délka doby pobytu turistů v krajích v roce 2023 (Zdroj: ČSÚ)

Výdaje turistů

V materiálech agentury CzechTourism, která mapuje cestovní ruch, jsou také sledovány průměrné útraty tuzemských a zahraničních návštěvníků (turisté a výletníci). Vývoj průměrného denního výdaje návštěvníků v posledních letech udává další graf.



Obrázek 1.11 – Průměrná denní útrata návštěvníků (Kč/den) v letech 2018-2023 (Zdroj: CzechTourism)

1.4 Historie Baťova kanálu

Baťův kanál je historickou vodní cestou, realizovanou v 30. letech 20. století pro zvýšení hladin spodních vod, závlahy a nákladní plavbu. Dlouho předtím zamýšlená regulace řeky Moravy a na ni navazující výstavba zavlažovacích kanálů znovu ožila kolem roku 1927 a zaujala velkopřemyslníka Tomáše Baťu, který se rozhodl do projektu aktivně zapojit. Hodlal totiž tento záměr využít pro přepravu lignitu zajišťujícího energetické potřeby jeho výrobních závodů ve Zlíně. Jelikož se doprava lignitu po železnici ukázala jako nerentabilní, nechal si zpracovat projekt přepravy po řece Moravě. Z projektu vzešla myšlenka vybudování kanálu, který by spojoval potřeby plavby a zavlažování. Po tragické smrti Tomáše Baťi v roce 1932 se přípravy tohoto smělého plánu ujal jeho bratr Jan Antonín Baťa.

Stavba byla zahájena 16. října 1934 a práce byly dokončeny na podzim roku 1938. Stavbu financovala firma Baťa, velká část nákladů byla hrazena ze státního příspěvku na produktivní péči o nezaměstnané v době hospodářské krize - na stavbě pracovalo až 1500 dělníků.



Obrázek 1.12 – Práce na korytě kanálu mezi Spytihněví a Uh. Hradištěm v dubnu r. 1935 (Zdroj: <http://www.staremesto.uh.cz>)

Celková délka plavební trasy byla 51,8 km. Vodní cesta využívala jak říční úseky Moravy a dalších menších vodních toků, tak nově vybudované kanálové úseky. Plavily se zde nákladní čluny o nosnosti 150 tun, délce 38 m a šířce 5 m, těmto rozměrům byly také uzpůsobeny plavební komory. Těch bylo zřízeno celkem 14, aby s jejich pomocí bylo možné překonávat výškové rozdíly hladiny, které na celé trase činily 18,6 m. Plavební hloubka dosahovala 1,5 m. Trasa začínala u Rohatce překladištěm lignitu, kde se v tzv. „výklopníku“ do lodí přesypávalo uhlí z železničních vagonů, které sem lignit dopravily z nedalekého dolu v Ratíškovcích. Cíl plavby byl v přístavu v Otrokovicích, přičemž poslední 1 km vedl korytem dnes již nesplavné Dřevnice, dodnes se v těchto místech zachovaly zbytky jinak již zasypané plavební komory.

Kromě plavebních komor musela být vybudována i řada dalších technicky náročných zařízení. Součástí výstavby kanálu tak byly např. dva pomocné jezy na Veličce a Radějovce s automatickou regulací výšky hladiny ve zdrži, 23 silničních a hospodářských mostů, 7 lávek, 2 sklápěcí mosty, 1 zvedací most úzkokolejně dráhy a zvednutí mostů Vlárské dráhy u Veselí nad Moravou a dráhy Rohatec – Petrov u Sodoměřic za účelem dosažení potřebné podjízdne výšky. Část těchto konstrukcí byla zničena za války a část dosloužila a již nebyla obnovena, některé se však zachovaly dodnes. Zajímavě řešená je vodní křižovatka ve Vnorovech, kde kanál přetíná Moravu a jeho hladina je o několik metrů výše než řeka. Tento výškový rozdíl překonávají plavební komory Vnorovy I a II. Aby byla hladina v kanálu na

stejně výši před křižovatkou i za ní, je pod dnem Moravy ukryto potrubí, které obě kanálové části propojuje. V těchto místech byly nákladní čluny přetahovány pomocí speciální lanovky. Na ostatních místech byl pohon zajištěn traktory (původně koňmi) z paralelně vedené cesty nebo remorkérem. Aby se do plavebních komor vešel člun i s remorkérem, byly komory na těchto úsecích prodlouženy až na 50 m.



Obrázek 1.13 – Nákladní člun na Baťově kanále tažený pomocí traktoru (Zdroj: <http://www.staremesto.uh.cz>)

Samotná plavba na kanálu probíhala následovně: prázdný nákladní člun byl z Baťova (místní část Otrokovic) odtažen remorkérem do Spytihněvi, tam byl odpojen a remorkér se vrátil zpět do Baťova. Člun byl potom zapojen za traktor (v začátcích dopravy za koňský potah) a vlečen až k plavební komoře u pevného jezu v Uherském Ostrohu. Zde byl přepojen za druhý remorkér. Ten zavezl člun do Veselí nad Moravou, kde začíná další kanálový úsek a člun zde byl opět zapojen za traktor (koňský potah). Ten člun dotáhl do Sodoměřic, odkud se po naplnění lignitem vydal na obdobnou cestu zpět do Otrokovic. Překonání celé cesty z Baťova do Rohatce či naopak trvalo kolem 10 hodin za ideálních vodních stavů, často však déle. K vyhýbání protijedoucích člunů sloužily přístavy nebo výhybny. Kromě lodí s lignitem se od roku 1939 po kanálu plavila výletní loď Mojena, která tak předznamenala dnešní turistické využití vodní cesty. Za 2. světové války byl kanál německými vojsky značně poškozen a těsně po válce došlo ke znárodnění Baťových závodů. Po r. 1948 lodní doprava na kanále začala stagnovat a kanál se postupně začal zanášet bahnem. Nákladní přeprava byla pro nerentabilitu ukončena na počátku šedesátých let. V roce 1972 zrušilo federální ministerstvo dopravy pro kanál Otrokovice-Rohatec statut vodní cesty.

Snahy o znovu zprovoznění kanálu pro turistické využití se objevily po roce 1989 a v roce 1995 byla plavba slavnostně otevřena. V roce 1996 vznikla z iniciativy zdejších obcí Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanále, jejíž aktivity směřovaly ke zpřístupnění této přírodní a technické památky. Důležitým projektem Agentury byla podpora soukromých půjčoven lodí, bez nichž si dnes nelze turistický ruch na této vodní cestě představit. Roku 2002 vznikla obecně prospěšná společnost Baťův kanál, která se podílí na organizaci provozu, provozuje informační centrum a podporuje podnikatele, jejichž aktivity souvisejí s rozvojem turistického ruchu podél kanálu. V současnosti je Baťův kanál uznávanou turistickou vodní cestou.

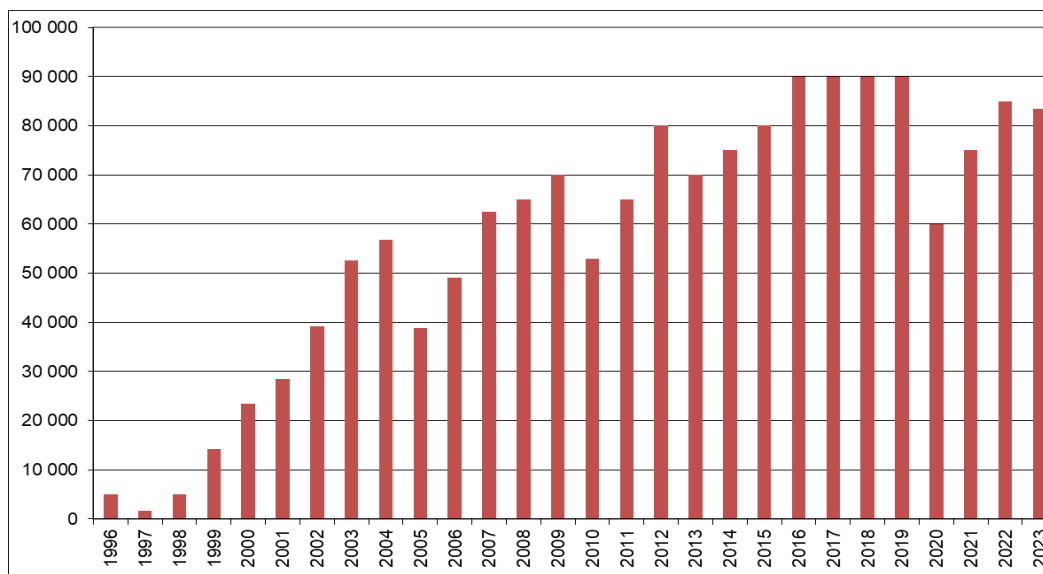
1.5 Baťův kanál v současnosti

Baťův kanál dnes již neplní funkci nákladní dopravy, její využití je čistě pro osobní rekreační plavbu. V současnosti je na celém Baťově kanále přibližně 20 přístavišť a přístavů (z toho 1 na území SR) a dalších 5 na řece Moravě mimo souvislou vodní cestu.

Z hlediska kategorizace dle zákona se jedná o sledovanou dopravně významnou využívanou vodní cestu 0. třídy. Délka celé vodní cesty Baťova kanálu (od Otrokovic do Skalice) je v současnosti přibližně 53 km. Rozdíl výšek na této vodní cestě (16,3 m) vyrovnává 13 zdymadel (plavebních komor) o rozměrech 5,3 x 38 (50) m. Z toho je 11 plavebních komor plně automatizováno s možností ovládní prostřednictvím dálkového ovladače. Jedna nová PK je momentálně ve výstavbě (PK Rohatec). Podrobné parametry Baťova kanálu ve stávajícím stavu jsou popsány v kap.3.1

Baťův kanál je v současnosti využíván pouze jako turistická vodní cesta. Lidé zde často tráví týdenní dovolenou, nebo (prodloužené) víkendové pobyty, během kterých si mohou vypůjčit obytnou (kajutovou) loď v některé z půjčoven, které na této vodní cestě fungují. Velmi oblíbené jsou také pravidelné plavby na „velkých“ výletních lodích, kterých na této vodní cestě je provozováno hned několik. Provoz na Baťově kanálu začíná obvykle v dubnu, oficiální „Odemykání plavební sezóny“ bývá vždy 1. května. K „zimnímu spánku“ se vodní cesta ukládá v říjnu. Pokud je ale příznivé počasí, půjčovny lodí mnohdy fungují i po tomto termínu. Provoz na Baťově kanálu je omezen pouze provozní dobou plavebních komor, která je od května do září o víkendech (pátek – neděle), od června do srpna pak ve všech dnech mimo pondělí, a to v době cca 9:30 – 18:00.

Baťův kanál je v současné době velmi využívanou vodní cestou zejména pro rekreační plavbu. Výrazný nárůst zájmu turistů o tuto přírodní a technickou památku začal v 2. polovině 90. let 20. století, kdy byla tato vodní cesta znovu zprovozněna. Vývoj návštěvnosti Baťova kanálu za posledních cca 25 let je znázorněn na následujícím grafu.



Obrázek 1.14 – Počet návštěvníků Baťova kanálu (Zdroj: www.batacanal.cz)

Návštěvnost Baťova kanálu dosáhla svého maxima v letech 2016 až 2019, a to k hodnotám až 90 tis. návštěvníků za rok. Poté v důsledku pandemie došlo k výraznému propadu návštěvnosti, ačkoli v posledních letech se návštěvnost opět přehoupla přes 80 tis. návštěvníků ročně. Dlouhodobým trendem je, že postupně roste nejen počet návštěvníků, ale i délka jejich průměrného pobytu, zejména se rozvíjí vícedenní pobyty na malých kabinových (obytných) lodích. Tento trend se výrazně pozitivně promítá do ekonomických přínosů z této turistické vodní cesty.

Všeobecně rostoucí trend byl několikrát narušen povodněmi, a to v letech 1997, 2005 a 2010. Povodně v roce 2013 zasáhly zejména povodí Labe a Vltavy, na Moravě velké škody nenapáchaly, i tak se ovšem promítly do nižších čísel návštěvnosti oproti předchozímu roku. Jak je z grafu patrné, pokaždé během dvou let od povodně se návštěvnost vrátila na původní hodnoty, či je dokonce překonala. Poslední z propadů v roce 2020 byl způsoben již zmíněnou koronavirovou pandemií.

ŘVC podporuje rozvoj plavby na Baťově kanále formou investic do přístavní infrastruktury nebo splavnění vodní cesty jako takové. V roce 2015 byl otevřen nový přístav Petrov, v roce 2021 byl otevřen rozšířený a zmodernizovaný přístav ve Veselí nad Moravou a v roce 2023 taktéž rozšířený a modernizované přístaviště ve Strážnici. Další projekty

přístavní infrastruktury se na této vodní cestě připravují – zejména přístavy Hodonín, Slovácko, Napajedla-Pahrbeek, Kroměříž a zkapacitnění přístavu Veselí nad Moravou. Dále jsou připravovány záměry na prodloužení souvislé splavnosti vodní cesty – plavební komora Bělov, plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy a plavební komora Rohatec u jezu Sudoměřice, jejíž výstavba aktuálně probíhá. Další přístaviště vznikají na Baťově kanále z iniciativ obcí nebo ze soukromých zdrojů, zejména půjčoven lodí. Stávající hustota přístavišť na Baťově kanále je díky tomu velmi vysoká, jejich vzájemná vzdálenost se typicky pohybuje mezi 3 až 4 km.

Na následujícím obrázku je pohled na přístav Petrov na Baťově kanále, který byl otevřen pro veřejnost v roce 2015. Je to příklad investice z veřejných zdrojů, která by kvůli své výši byla stěží financovatelná ze soukromých zdrojů. Investičně náročná byla tato investice hlavně z důvodu velkého objemu zemních prací na vyhloubení přístavního bazénu. Nový přístav nabízí jak krátkodobou a střednědobou možnost kotvení plavidel, tak zejména možnosti dlouhodobého stání, kterých s postupným rozvojem plavby začíná být na vodních cestách obecně nedostatek.

O přístavu Petrov, jakožto příkladu úspěšného projektu realizovaného na Baťově kanále v posledních letech, je pojednána kap. 0.



Obrázek 1.15 – Přístav Petrov na Baťově kanále (Zdroj: <http://www.batuvkanalpetrov.cz>)

1.6 Baťův kanál v budoucnosti

Budoucností Baťova kanálu a jeho dalším rozvojem se zabývá právě tato studie, která se zaměřuje nejen na rozvoj přístavní infrastruktury, ale i na rozvoj vodní cesty jako takové. Z hlediska parametrů vlastní vodní cesty pak další rozvoj Baťova kanálu nabízí splavnění navazujících úseků, čímž by se pro plavbu zpřístupnily další turisticky atraktivní úseky a lokality. Vodní cesta by tak zároveň získala svůj jednoznačně identifikovatelný počátek a konec v podobě měst Kroměříž a Hodonín. Tomu však dosud brání několik „překážek“:

1. Na severní straně kanálu chybí plavební komora na bělovském jezu u Otrokovic, úsek od tohoto jezu po Kroměříž je sice splavný, ale není napojen na zbytek vodní cesty.
2. Na jižní části Baťova kanálu zatím chybí plavební komora na jezu Sudoměřice, což znemožňuje plavbu od tabulového stavidla dál směrem do Hodonína, kde se již nachází samostatný splavný úsek na řece Moravě.

Řešením výše uvedených bodů je vybudování:

- PK Bělov, čímž bude prodloužena souvislá vodní cesta až do Kroměříže, kde je rovněž v plánu vybudování kapacitního přístavu a menšího přístaviště v centru města a dále přístaviště v Kvasicích a Bělově (součást horní rejdy PK).
- PK Rohatec a úprava navazujícího koryta Radějovky až k soutoku s Moravou, čímž se propojí stávající konec Baťova kanálu v přístavu Skalica se splavným úsekem Moravy nad Hodonínem. Tato stavba v současné době již probíhá, její předpokládané uvedení do provozu je v plánu na začátku sezony roku 2026.
- Koncový kapacitní přístav ve městě Hodonín a zvýšení kapacity přístavišť v Hodoníně a Rohatci, které pokryjí nedostatek stání v období od zprovoznění PK Rohatec do uvedení přístavu do provozu.

Všechny výše uvedené stavby jsou vyznačeny spolu se stávajícími PK na *Obrázek 3.1 – Mapa Baťova kanálu*.

Aby se rekreační plavba mohla zdárně rozvíjet na celém Baťově kanále, bude nutné kromě stavebních prací vedoucích ke splavnění (nové PK a úpravy koryta) investovat i do rozvoje další přístavní infrastruktury:

- Zajištění dostatečné přístavní kapacity v „centrální“ části vodní cesty: přístavy Slovácko (Uherské Hradiště a Staré Město) a Napajedla-Pahrbeek.
- Zvýšení přístavní kapacity v lokalitách, kde je již v současné době deficit stání: Uherský Ostroh, Uherské Hradiště a Napajedla- centrum.

Kromě výše uvedených staveb je pak žádoucí na stávajících úsecích vodní cesty dále zvyšovat její atraktivitu, což je v současné době zajišťováno záměrem „Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy“, jehož součástí je i výstavba v ČR unikátního lodního zdvihadla, které umožní vznik paralelní vodní cestě k úseku Veselí nad Moravou – Vnorovy.

1.7 Referenční projekty

1.7.1 Přístav Petrov

Přístav Petrov je příkladem úspěšného projektu realizovaného na Baťově kanále v posledních letech. Otevřen byl pro veřejnost v roce 2015 a nabízí jak krátkodobou a střednědobou možnost zastavení, tak zejména možnosti dlouhodobého stání, kterých začíná být s postupným rozvojem plavby na vodních cestách obecně nedostatek. Jeho kapacita dosahuje přibližně 45 stání (reálná kapacita se může lišit dle aktuální obsazenosti zejména plavidly největší kategorie A), což z něj v současnosti činí největší přístav na Baťově kanále. Přístav nabízí několik typů stání dle velikosti lodí:

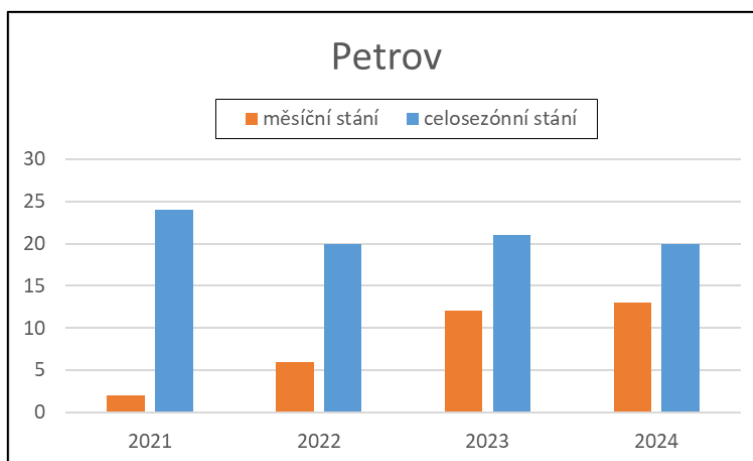
- 3 stání pro loď kategorie A (20 x 5 m)
- 4 stání pro loď kategorie B (10 x 4 m)
- 16 stání pro loď kategorie C (8 x 3 m)
- 22 stání pro loď kategorie D (5 x 2,5 m)

Rozmístění jednotlivých typů stání je patrné z následujícího schématu.



Obrázek 1.16 – Schéma přístavu Petrov na Baťově kanále (Zdroj: <http://www.batuvkanalpetrov.cz>)

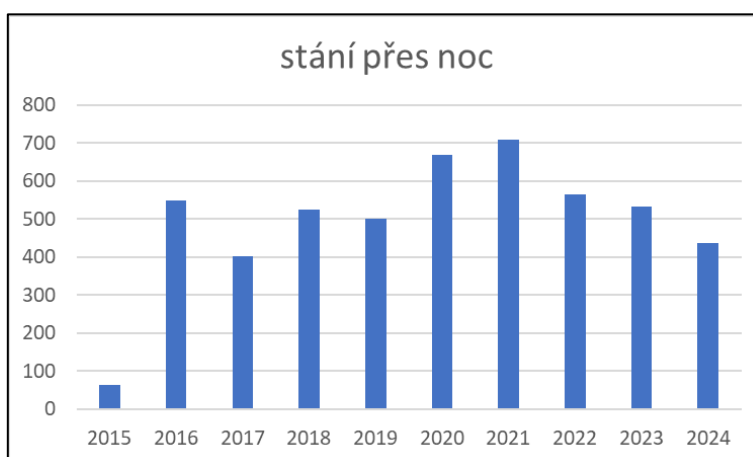
Z mapky je také patrná část přístavu vyhrazená pro potřeby dlouhodobého kotvení (7 stání pro kategorii C a 11 stání pro kategorii D), ačkoli ta není takto striktně vymezena. Dle informací od správce přístavu se pro účely dlouhodobého stání využívá přibližně polovina jeho kapacity. Veškerá kapacita dlouhodobých stání je plně využita, jak dokládají statistiky vydaných celosezónních a měsíčních stání za poslední 4 sezony.



Obrázek 1.17 – Statistika zakoupených měsíčních a celosezónních stání v Přístavu Petrov (Zdroj: ŘVC)

Přístav zajišťuje také řadu navazujících služeb, které z něj činí momentálně jeden z nejlépe vybavených přístavů na celém Baťově kanále. Všechna stání jsou vybavena přípojkami pitné vody a elektrické energie. V zázemí přístavu je umístěno servisní centrum, které nabízí služby jako odčerpání odpadních a nádních vod, výlevka pro chemické WC a sběr smíšeného i tříděného odpadu. K dispozici návštěvníkům dále slouží parkoviště, jeřáb s nosností až 10 t, nedaleko se také nachází sprchy, veřejné toalety a skluz pro lodě. V přístavu je také plovoucí kavárna nabízející možnost stylového občerstvení přímo na vodě. V přípravě je výstavba čerpací stanice PHM pro snadné a ekologické tankování paliv.

Realizace nového a skvěle vybaveného přístavu přilákala mnoho návštěvníků hned od svého otevření v roce 2015, v současnosti je jeho kapacita, zejména pokud jde o možnosti dlouhodobého stání, prakticky vyčerpána. Obsazenost přístavu při krátkodobém či střednědobém stání je také velmi vysoká, dle údajů získaných od správce přístavu dosahuje v měsících hlavní turistické sezony (červenec, srpen) až 100 % kapacity, mimo hlavní sezony (květen, červen, září) se pak pohybuje mezi 35 a 40 % kapacity. Počty lodí, které v přístavu strávily noc, jsou pro jednotlivé roky uvedeny na následujícím grafu.

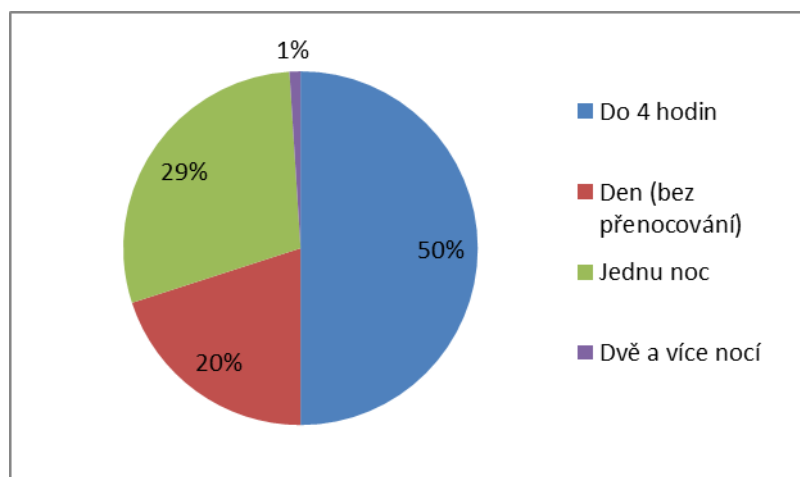


Obrázek 1.18 – Počty zakoupených stání přes noc v přístavu Petrov (Zdroj: ŘVC)

Většinu lodí přijíždějících do přístavu Petrov tvoří malá plavidla při jednodenních plavbách bez možnosti přenocování (cca 65 % plavidel), větší kajutová plavidla umožňující nocleh pak tvoří přibližně 35 % stojících plavidel.

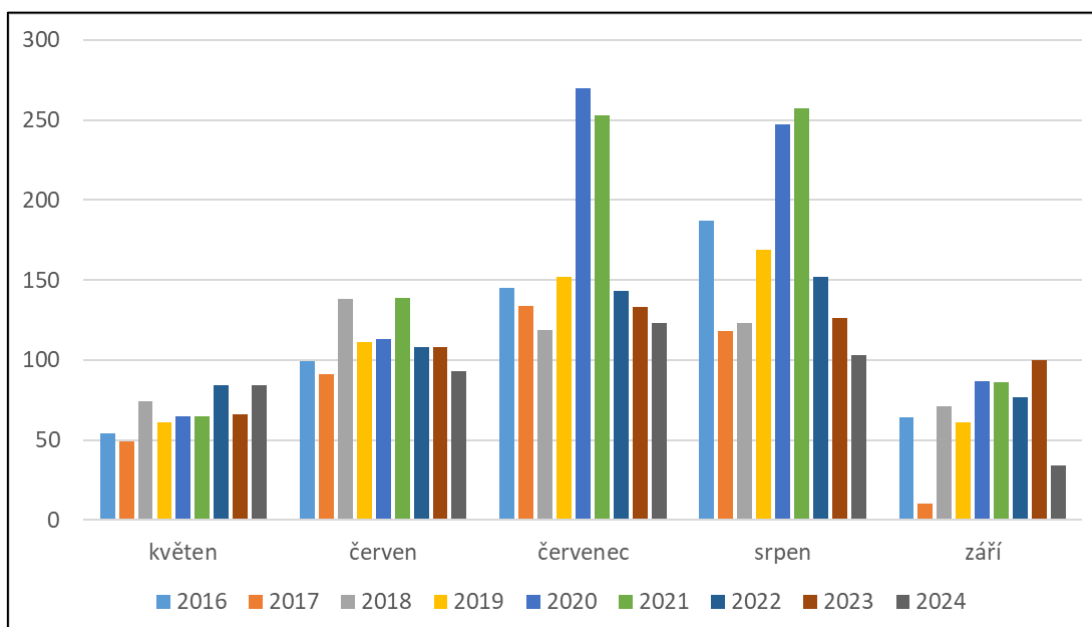
Na následujícím grafu je znázorněna přibližná struktura stojících plavidel dle délky pobytu v přístavu. Zhruba polovina všech plavidel se zdrží v přístavu do 4 hodin, což je maximální nezaplatněná doba stání. Přibližně 20 % plavidel zde

stojí po dobu jednoho dne, avšak bez přenocování. Necelých 30 % pak zde stráví 1 noc a méně než 1 % pak 2 a více nocí.



Obrázek 1.19 – Délka pobytu lodí v Přístavu Petřov (Zdroj: Správce Přístavu Petřov)

Na následujícím grafu je znázorněna statistika počtu stání přes noc v Přístavu Petřov za jednotlivé měsíce let 2016 - 2024, která poskytuje představu o rozložení návštěvnosti během plavební sezony. V hlavní turistické sezoně se počet přenocování pohybuje běžně kolem 120 - 160 lodí za měsíc, výjimku tvořily „covidové“ roky 2020 a 2021 s počtem stání přes noc okolo 250 lodí, kdy výrazně vyšší návštěvnost Baťova kanálu zřejmě kompenzovala velmi ztíženou možnost cestovat do zahraničních destinací. Průměrná hodnota pro červen činí okolo 100 lodí, v květnu a září zhruba 60 lodí.



Obrázek 1.20 – Počet přenocování v Přístavu Petřov během let 2016 – 2024 (Zdroj: ŘVC ČR)

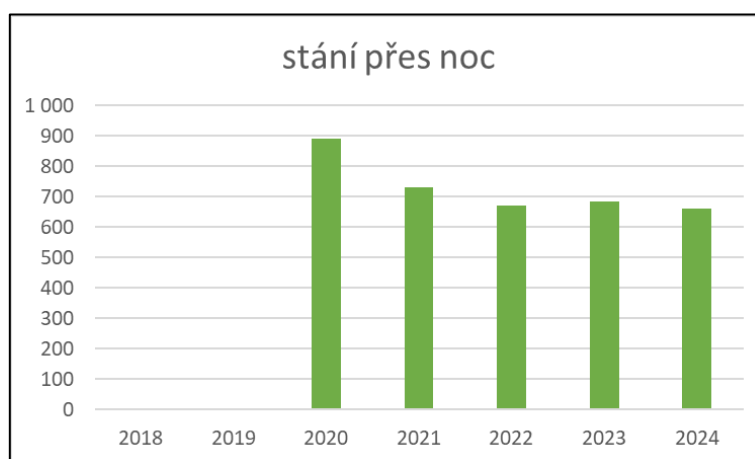
Podle informací od správce v přístavu působí zhruba 8 půjčoven malých plavidel, která obsazují přibližně 80 % kapacity dlouhodobých stání, zbylých 20 % připadá na soukromé účely.

1.7.2 Přístav Veselí nad Moravou

Dalším příkladem úspěšně se rozvíjejícího přístavu na Baťově kanále je přístav ve Veselí nad Moravou. Ten již od počátku obnovení plavby na Baťově kanále okolo roku 2000 tvořil významné zázemí rekreační plavby v této oblasti. Přístav se postupně rozšiřoval, přibyla půjčovna lodí, mola a služby pro turisty. S rozvojem turistického ruchu na Baťově kanále přístav již nevyhovoval jak svou kapacitou, tak nabídkou služeb.

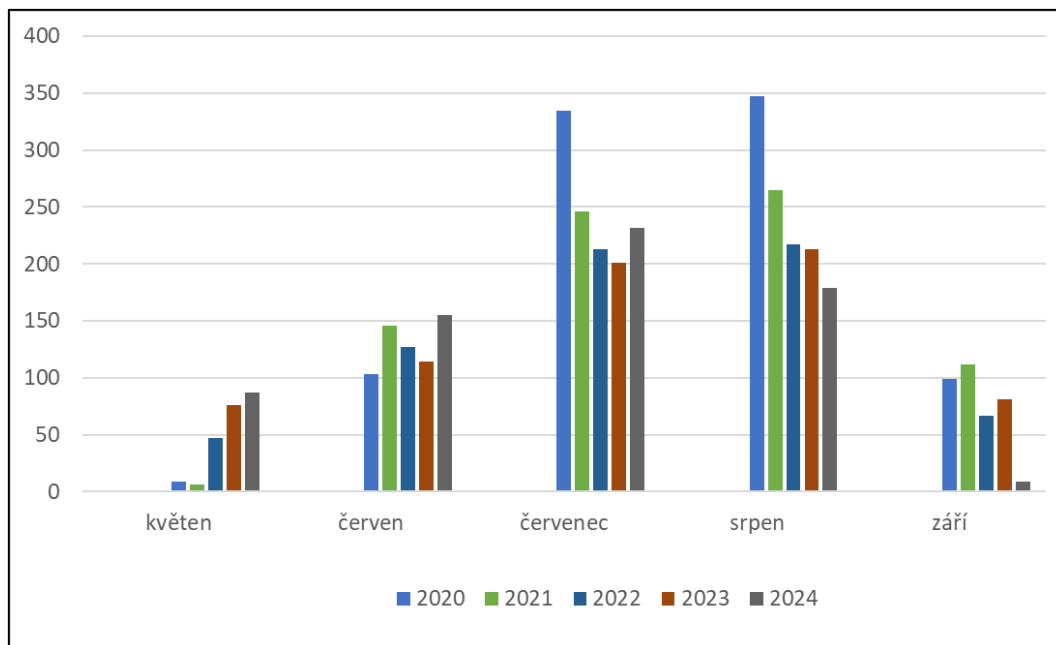
Významným milníkem byl rok 2020, kdy započala rekonstrukce, při které došlo k výraznému rozšíření počtu stání až na 35 plavidel, tedy přibližně trojnásobek oproti původnímu stavu. Kromě rozšíření bazénu dostal přístav nová mola s bezpečným přístupem a vyvázáním lodí, každé s přípojkou na elektřinu a vodu. V přístavu vzniklo také servisní centrum pro lodě, kde je možné odčerpávat odpadní vody, zbavit se odpadů a natankovat pohonné hmoty.

Do částečného provozu byl přístav otevřen již v sezoně 2020 a okamžitě se stal vyhledávaným cílem nejen vodních turistů, jak dokládají statistiky počtu přenocování. Oficiálně byl přístav Veselí n. Mor. uveden do provozu vč. veškerých služeb v roce 2021.



Obrázek 1.21 – Počty zakoupených stání přes noc v přístavu Veselí n. Mor. (Zdroj: ŘVC)

Na následujícím grafu je znázorněna statistika počtu stání přes noc v přístavu veselí n. Mor. za jednotlivé měsíce let 2020 - 2024, která poskytuje představu o rozložení návštěvnosti během plavební sezony. V hlavní turistické sezoně se počet přenocování pohybuje běžně kolem 200 - 250 lodí za měsíc, výjimku tvořil hned první rok provozu a zároveň „covidový“ rok 2020 s počtem stání přes noc až téměř 350 lodí. Průměrná hodnota pro červen činí okolo 125 lodí, v květnu a září zhruba 80 lodí.



Obrázek 1.22 – Počet přenocování v Přístavu Veselí n. Mor. během let 2020 – 2024 (Zdroj: ŘVC ČR)

Přístav ve Veselí n. Mor. čeká v nejbližších letech další výrazný rozvoj, v únoru roku 2025 započaly stavební práce na další etapě jeho rozšíření. Postupně se přístav rozšíří o dalších 46 lodních stání, v cílovém stavu tak bude přístav disponovat kapacitou 81 lodí. Toto další rozšíření přístavu je součástí projektu Plavebního okruhu Veselí n. Mor. – Vnorovy. Jeho hlavním objektem bude lodní zdvihadlo umístěné v 350 m dlouhém plavebním kanále propojujícím Baťův kanál s řekou Moravou. Vjezd do kanálu bude umístěn v bezprostřední blízkosti vjezdu do přístavu.



Obrázek 1.23 – Přístav Veselí n. Mor. po modernizaci v roce 2021 (Zdroj: ŘVC)

2 METODIKA A SPECIFIKACE ANALÝZY

Marketingová analýza se zabývá stávající situací a prognózou rekreační plavby na Baťově kanálu. V této kapitole budou definovány hodnocené segmenty rekreační plavby, vymezen geografický rozsah analýzy a identifikovány hlavní socioekonomické přínosy plynoucí z rozvoje rekreační plavby. Zároveň také bude představena metodika hodnocení potenciálu jednotlivých lokalit na Baťově kanále.

2.1 Územní rozsah analýzy

Územní rozsah marketingové analýzy je vymezen zadávací dokumentací této studie. Definován je jako celý v současnosti splavný úsek Baťova kanálu včetně navazujících úseků řeky Moravy v úseku od Hodonína až po Kroměříž a paralelní vodní cesty v úseku Vnorovy – Veselí nad Moravou. Graficky je toto území znázorněno na následující mapce včetně průběhu předmětného úseku vodní cesty.



Obrázek 2.1 – Územní rozsah analýzy studie (Mapový zdroj: mapy.cz)

2.2 Posuzované varianty a scénáře rozvoje

Výchozím rokem marketingové analýzy je stav Baťova kanálu v roce 2024 a z něj vycházející nejaktuálnější statistiky počtu proplavených osob a lodí na jednotlivých PK (některé statistiky jsou za rok 2023, neboť data za rok 2024 nebyla v době zpracování ještě k dispozici).

Oproti původní studii z roku 2017 (a její aktualizace v roce 2019) uvažuje tato studie pouze s jednou variantou projektové varianty rozvoje Baťova kanálu. Tato var. vychází z var. 1 původní studie, která byla doporučena jako nejvhodnější k dalšímu sledování a přípravě z ní vyplývajících jednotlivých projektů, s čímž se následně ztotožnila také Centrální komise Ministerstva dopravy (CK MD), která studii s tímto závěrem schválila.

Aktuální projektová varianta je označena jako **var. S projektem** (var. SP) a předpokládá prodloužení souvislé vodní cesty do Hodonína a do Kroměříže (výstavba PK Bělov a PK Rohatec). Dále předpokládá výstavbu přístavišť a přístavů, aby vodní cesta byla v celé své délce kvalitně obsloužena touto infrastrukturou. Dále je uvažováno s realizací plavebního okruhu Veselí nad Moravou – Vnorovy – Veselí nad Moravou, pro které bylo v roce 2020 zpracováno samostatné ekonomické hodnocení, které bylo schváleno Centrální komisí Ministerstva dopravy.

Zároveň je zpracována srovnávací **var. Bez projektu**, která neuvažuje s realizací nových přístavů ani přístavišť, stejně jako s novými PK Rohatec a Bělov a plavebním okruhem. Vodní cesta tak zůstane i nadále v parametrech i vybavenosti na úrovni výchozího stavu roku 2024.

Ve variantě S projektem je realizace PK Bělov, PK Rohatec a plavební okruh uvažována s následujícími roky zprovoznění těchto staveb:

- PK Rohatec: zprovoznění na začátku plavební sezony 2026 (výstavba v letech 2023 – 2025)
- PK Bělov: zprovoznění na začátku plavební sezony 2029 (výstavba v letech 2027 – 2029)
- Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy na začátku plavební sezony 2028 (výstavba v letech 2025 - 2028)

Dále byly zpracovány dva **scénáře rozvoje** vybavenosti přístavišti v úseku Bělov – Kroměříž.

Ve **scénáři 1** se uvažuje, že tento úsek bude vybaven přístavišti až po uvedení PK Bělov do provozu (předpokládá se od roku 2029). Tento scénář je uvažován jako základní.

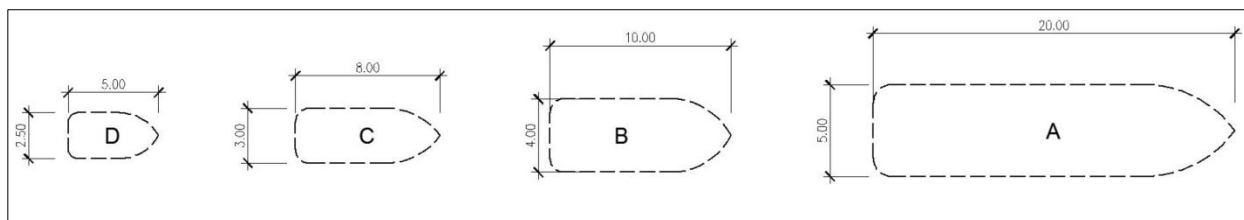
Ve **scénáři 2** se uvažuje, že některá přístaviště budou zprovozněna již dříve, aby se mohla plavba na tomto úseku rozvíjet ještě před zprovozněním PK Bělov, byť se bude jednat o izolovaný úsek vodní cesty. Konkrétně se jedná o přístaviště v Kroměříži (předpoklad zprovoznění v roce 2026) a v Kvasicích (2027).

2.3 Základní typy a rozměry plavidel

Z hlediska rozměrů plavidel plavících se na Baťově kanále se rozlišují 4 typy plavidel označené A, B, C, D. Jejich rozměry jsou uvedeny v následující tabulce.

Typ	Délka (m)	Šířka (m)
A	20	5
B	10	4
C	8	3
D	5	2,5

Tabulka 2.1 – Rozměry základních typů plavidel



Obrázek 2.2 – Typy a rozměry plavidel

Největší kategorii lodí A většinou představují osobní lodě, zatímco kategorie B, C a D bývají doménou malých plavidel – viz dále.

2.4 Hodnocené segmenty rekreační plavby

Segmenty rekreační plavby je možné rozdělit na dvě základní skupiny:

- **osobní (koncesovaná) lodní doprava – OLD**
- **malá plavidla pro rekreační (nekoncesovanou) plavbu**

Tyto dvě skupiny je možné dále dělit dle typu plavidel, délky plavby, druhu poptávky apod.

V této studii zpracovaná marketingová analýza se zaměří jen na některé z nich, které jsou z hlediska posuzovaného záměru nejvíce perspektivní.

2.4.1 Osobní lodní doprava

Jedná se o druh koncesované lodní dopravy umožňující veřejnou přepravu osob. Z hlediska rozměrů plavidel představuje kategorie osobních lodí nejčastěji největší kategorii A (rozměry 20 x 5 m). Kategorii osobní lodní dopravy lze dále dělit na dílčí skupiny:

- **linkové lodě**, které plují pravidelně podle jízdního řádu, mohou sloužit k dopravě osob z místa A na místo B, případně jako nástupní doprava pro jiné turistické nebo cyklistické cíle. Příklady:
 - loď Konstancie s kapacitou až 60 osob (Hodonín – Rohatec) <http://pristavisteujezu.cz>
 - Cykloloď s kapacitou 11 míst (Strážnice – Uh. Ostroh) <http://www.cyklolod.cz/>
 - loď Danaj (Veselí n. Mor – Strážnice) <https://www.batakanal.cz/danaj/pravidelne-plavby.html>
 - loď Morava s kapacitou až 60 osob (Spytihněv – Otrokovice) <http://www.hamboat.cz>



Obrázek 2.3 – Loď Morava (Zdroj: <https://www.pujcovnalodi.cz/>)

- **vyhlídkové lodě**, které nabízejí většinou okružní (vyhlídkové) plavby v turisticky atraktivních lokalitách, tedy vrací se zpět do stejného přístaviště a neplní úlohu dopravy ve smyslu přesunu z místa A do místa B. Vyhlídková plavba však nemusí být vždy primárním účelem, časté jsou různé účelové plavby (firemní večírky, diskotéky, koncerty,...). Příklady:
 - Strážnice – loď Ámos s kapacitou až 45 osob

<https://www.bataknalodi.cz/plavby/vyhlidkove-plavby>



Obrázek 2.4 – Loď Ámos ve strážnickém zámeckém parku (Zdroj: <http://seppak.rajce.idnes.cz>)

- **velké kabinové (kajutové) lodě**. Jedná se o delší plavidla (v podmínkách ČR až 110 m), která slouží jako plovoucí hotely. Kromě ubytování zároveň nabízejí i dopravu do zajímavé destinace nebo skrz turisticky atraktivní oblast. Plavby na nich jsou nabízeny jako plnohodnotné, většinou velmi luxusní, dovolené o délce od několika dní až po cca 2 týdny. Jedná se o říční období oblíbených okružních plaveb např. ve Středomoří či Karibiku. Velmi rozšířené jsou tyto plavby na vodních cestách v západní Evropě, na naše území zajíždějí po Labi do Mělníka (např. Viking Astrild), některé menší po Vltavě až do Prahy (např. Elbe Princesse). Vzhledem k parametrům vodní cesty Baťova kanálu a zdejších plavebních komor se kategorie velkých

kajutových lodí na této vodní cestě nevyskytuje. Některé úvahy však možnost zavedení podobné kategorie lodí na Baťově kanále připouštějí, a to zejména v situaci, když bude mít plavba jasně ohraničený začátek a konec (např. v podobě významných měst Hodonín a Kroměříž). Pak by obdoba kajutových lodí mohla být provozována i na této vodní cestě, ačkoli by se jednalo o její velmi zmenšenou podobu, než jakou známe z velkých vodních cest zejména v zemích západní Evropy. Vzhledem k parametrům Baťova kanálu by mohla mít taková loď odhadem 4-5 kajut (vždy pro 2 cestující), které by poskytovaly ubytování. Na samotnou plavbu by navazoval kulturní program na břehu a pravděpodobně i stravování. Otázkou samozřejmě zůstává rentabilita takového obchodního modelu, resp. zda by si taková služba při započítání všech nutných nákladů a přiměřeného zisku našla dostatek zájemců. Vzhledem k této nejistotě nebylo s touto kategorií lodí v ekonomickém hodnocení ani v marketingové analýze uvažováno, ačkoli do budoucna (po zprovoznění celého úseku Hodonín – Kroměříž) by taková služba v omezeném rozsahu (šlo by o movitější, převážně zahraniční klientelu) vzniknout mohla.

2.4.2 Malá plavidla pro rekreační plavbu

Jedná se o rozsáhlou skupinu plavidel určených pro neveřejnou a nekoncesovanou přepravu osob. Z hlediska rozměrů plavidel se tato kategorie řadí nejčastěji do kategorie B, C a D. Kategorii malých plavidel pro rekreační plavbu lze dělit do následujících skupin, z nichž pro marketingovou analýzu budou využity jen některé:

- **malá kajutová plavidla**, tedy obytné lodě, které jsou využívány k **individuální vodní turistice** po vodní cestě. **Z pohledu hodnoceného záměru se jedná o jeden z nejdůležitějších segmentů.** Poskytuje možnost **vícedenní plavby** bez nutnosti shánění ubytování na břehu, a tudíž je méně závislá na momentálním stavu ubytovacích kapacit. To je důležité zejména v regionech, kde se turistický ruch teprve rozvíjí a není ještě vybudována turistická infrastruktura. Plavba je zpravidla spojena s návštěvou turisticky atraktivních míst a cestující využívají celou řadu služeb, ze kterých může profitovat okolní region (půjčovny, stravování, příp. ubytování...). Z hlediska rozměrů plavidel představují malá kajutová plavidla nejčastěji kategorie B a C (rozměry 10 x 4 m či 8 x 3 m), přičemž v rámci obnovy lodního parku a nových plavidel se kategorie plavidel více orientuje na skupinu B. Délka plavby může být různá – od jednodenních (např. „na zkoušku“), vícedenních plaveb (3–4 dny) až po plavby v délce týden i více. V této kategorii lze identifikovat 3 základní marketingové dílčí segmenty:
 - **výletníci s vlastními loděmi**, kteří kromě infrastruktury pro středně- a krátkodobé stání v navštěvovaných lokalitách potřebují i infrastrukturu pro dlouhodobé stání (soukromá mola, přístavy). Pokud si vlastní plavidlo přivezou na vleku za autem z jiné vodní cesty, pak potřebují skluz do vody nebo jeřáb. **S touto skupinou je v analýze uvažováno.**
 - **výletníci s vypůjčenými loděmi**, kteří nemusí řešit problematiku dlouhodobého stání, ostatní požadavky mají shodné s předchozí skupinou. **S touto skupinou je v analýze uvažováno.**
 - **tranzitující lodě z jiných vodních cest**, vzhledem k izolovanosti Baťova kanálu se tato skupina zde nevyskytuje. **S touto skupinou není v analýze uvažováno.**



Obrázek 2.5 – Ukázka malého kabinového plavidla (Zdroj: vlastní)

- **kajutová plavidla**, která jsou využívána jako stacionární „hausbóty“ - plovoucí chaty, často i bez vlastního pohonu. U těchto plavidel je primárním účelem rekreace na jednom místě, vlastní plavba po vodní cestě je spíše okrajovou záležitostí. Hausbóty se vyskytují zejména na velkých vodních nádržích (Slapy a Orlick), na Baťově kanále se tato skupina nevyskytuje. **S touto skupinou není v analýze uvažováno.**
- **Malá (sportovní) motorová plavidla** (motorové čluny, plachetnice, aj.). Tato plavidla jsou využívána spíše pro **krátkodobé** (několik hodin) a **jednodenní vyjíždky**, které mohou být z pohledu posuzovaného záměru zajímavé. Cestující na těchto lodích mají potřebu občas zastavit, a to zejména v turisticky atraktivních lokalitách, rádi využijí podobných služeb jako v případě kajutových lodí. Nabízejí možnost i **vikendové/ 3 denní plavby** s přespáním na břehu (kemp, penzion). Do tohoto segmentu je možné také zařadit plachetnice, které jsou zpravidla vybaveny malým přívěsným motorem a jsou oblíbené zejména na velkých přehradních nádržích, na Baťově kanále se však nevyskytují. Tento segment může velmi dobře fungovat na bázi půjčovny. **S touto skupinou je v analýze uvažováno.** Z hlediska rozměrů plavidel představují malá motorová plavidla nejčastěji kategorie D, případně C (rozměry 5 x 2,5 m či 8 x 3 m).



Obrázek 2.6 – Ukázka malého motorového člunu na Výklopníku (Zdroj: <http://www.batak-pujcovnalodi.cz>)

- **Malá nemotorová plavidla**, která mohou být zajímavou doplňkovou aktivitou jako půjčovny loděk nebo šlapadel v některých turisticky zajímavých lokalitách. Smíšený provoz s motorovými loděmi v prostorově omezených lokalitách ale představuje oboustranně značně rizikový faktor. **Pro hodnocený záměr se však nejedná o perspektivní segment a není s ním v analýze uvažováno.**
- **Vodácké aktivity**, které se soustřeďují na rychle tekoucí úseky na horních tocích řek, na Baťově kanále se prakticky nevyskytují. **Z pohledu hodnoceného záměru se jedná o nezajímavý segment a není s ním v analýze uvažováno.**

2.4.3 Délka plavby

Podrobnější členění segmentu **malých plavidel** lze provést z hlediska délky plavby, což většinou představuje zcela rozdílné marketingové produkty.

- **jednodenní** plavby v řádu hodin až celého dne, bez přenocování. Lodě při tomto typu plavby využívají přístaviště pouze krátkodobě (max. několik hodin). Vzhledem k reálně dosahované rychlosti na Baťově kanále cca 4-5 km/h (tato rychlost např. zohledňuje i proplavení plavebními komorami) a provozní době plavebních komor (cca 9:30 – 18:00) lze za den ujet vzdálenost teoreticky až 40 km, znamená to však zkrátit přestávky na minimum a strávit na lodi celý den bez možnosti navštívit cíle podél vodní cesty. Reálně dosažitelná délka denní plavby (např. kvůli nutným přestávkám na stravování) se pohybuje kolem 20 km. Při častějších a delších přestávkách např. za účelem návštěvy turistických cílů je to i méně, třeba i jen 10 km, to se týká však spíše vícedenních plaveb, při kterých se kombinuje plavba s dalšími aktivitami na břehu. U jednodenních plaveb je zpravidla hlavním cílem plavba samotná, takže jí je věnována i podstatná část dne. Při započtení nutného návratu do výchozího bodu lze za jeden den projet úsek řeky o délce přibližně 10 km. Jednodenní plavby jsou využívány majiteli vlastních plavidel k vyjíždkám po řece, časté jsou i jednodenní výpůjčky plavidel z půjčoven od zákazníků, kteří si chtějí plavbu pouze vyzkoušet, než se rozhodnou pro delší dovolenou s kajutovou lodí. K jednodenním plavbám jsou využívána především malá motorová plavidla (motorové čluny) – viz předchozí kapitola 2.4.2.

Příkladem může být např. plavba ze Starého Města do Napajedel a zpět, což je zhruba 25 km délky a plavba zabere necelých 6 hodin (3:20 tam, 2:40 zpět). Na kanálových úsecích je doba plavby po proudu i proti proudu přibližně stejná, na říčních úsecích však může být proti proudu až dvojnásobná oproti směru po proudu. Graficky tuto trasu zobrazuje *Obrázek 2.8*.

Pronájem takového plavidla stojí přibližně 600 Kč/h, celodenní půjčovné pak vyjde na cca 2000 Kč/den, jak je patrné z následujícího ceníku půjčovny v Sudoměřicích-Výklopníku.

MOTOROVÝ ČLUN VLASTA	CENÍK
	1 hod. 600Kč
	2 hod. 800Kč
	3hod. 1100Kč
	4 hod (půl dne) 1500Kč
	5 hod. 1700Kč
	8 hod. (den) 2000Kč
	PHM V CENĚ VÝPŮJČKY!!!

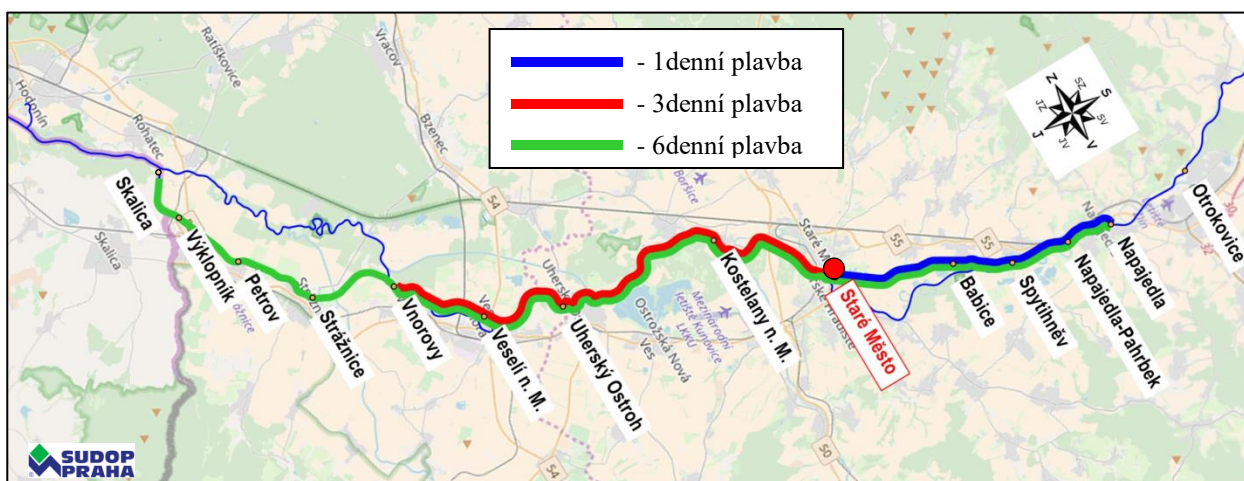
Obrázek 2.7 – Ukázka ceníku půjčovny motorových člunů (Zdroj: <http://www.batak-pujcovnalodi.cz>)

- **vícedenní (3-4 dny)**, často se jedná o prodloužený víkend, představují velmi oblíbený produkt zejména u zapůjčených plavidel. Na Baťově kanále půjčovny zpravidla nabízejí tyto plavby jako „mini týden (od pondělí do čtvrtka) a jako prodloužený víkend (pátek–neděle). Plavidla využívají přístaviště jak pro krátkodobé stání, tak pro střednědobé (max. 48h) přes noc. Během 4denní plavby se zpravidla překoná vzdálenost 40–70 km, při započtení zpáteční cesty se jedná o projetí úseku řeky/kanálu v délce 20–35 km. Zpravidla bývá však možné po domluvě vrátit loď i na jiném místě, než byla zapůjčena.

Příkladem může být plavba ze Starého Města do Vnorov a zpět, což je zhruba 46 km délky. Lze však bez větších problémů stihnout plavbu až do Petrova a zpět, což je zhruba 60 km. Graficky tuto trasu zobrazuje *Obrázek 2.8*. Třídenní pronájem kajutové lodi se v hlavní sezoně pohybuje od 4 500 do 10 000 Kč (záleží na její velikosti, kapacitě a vybavenosti).

- **týdenní** plavba je nejoblíbenějším produktem místních půjčoven. Prakticky se jedná o 6 dní plavby, protože během pondělí, kdy nejsou v provozu plavební komory, probíhá předání lodi a zácvek v její obsluze. Během týdenní plavby je možné překonat celý v současnosti splavný úsek z Otrokovic až do Skalice o délce 53 km, což se při započtení zpáteční cesty jedná o projetí vzdálenosti o délce zhruba 106 km. Velmi často se však plavba obrací už v Napajedlech, turisty na plavbě až do Otrokovic zřejmě odrazuje jejich průmyslový charakter. V případě takovéto zkrácené plavby jde o zhruba 48 km dlouhý úsek, při započtení zpáteční cesty se jedná o projetí vzdálenosti o délce zhruba 96 km. Takováto trasa plavby je opět znázorněna na následujícím obrázku - *Obrázek 2.8*.

Rozdíl délky plavby v případě třídenní či týdenní plavby tak není příliš velký, týdenní plavba umožňuje nižší rychlost plavby a nabízí více možností věnovat se i jiným činnostem, než samotné plavbě a krátké návštěvě blízkých cílů. Oba typy plaveb se tedy často liší v délce pobytu na jednotlivých přístavištích, která je v případě týdenní plavby delší. Časté jsou např. kombinace s cykloturistikou, návštěvou vzdálenějších cílů či jiné formy zážitkové turistiky (návštěva vinných sklepů spojená s ochutnávkou apod.). Více času stráveného v jednotlivých lokalitách také zpravidla znamená větší socioekonomické přínosy z rekreační plavby. Týdenní pronájem kajutové lodi se v hlavní sezoně pohybuje zhruba od 12 000 do 18 000 Kč (záleží na její velikosti, kapacitě a vybavenosti).



Obrázek 2.8 – Možnosti jednodenní, třídenní a týdenní plavby ze Starého Města

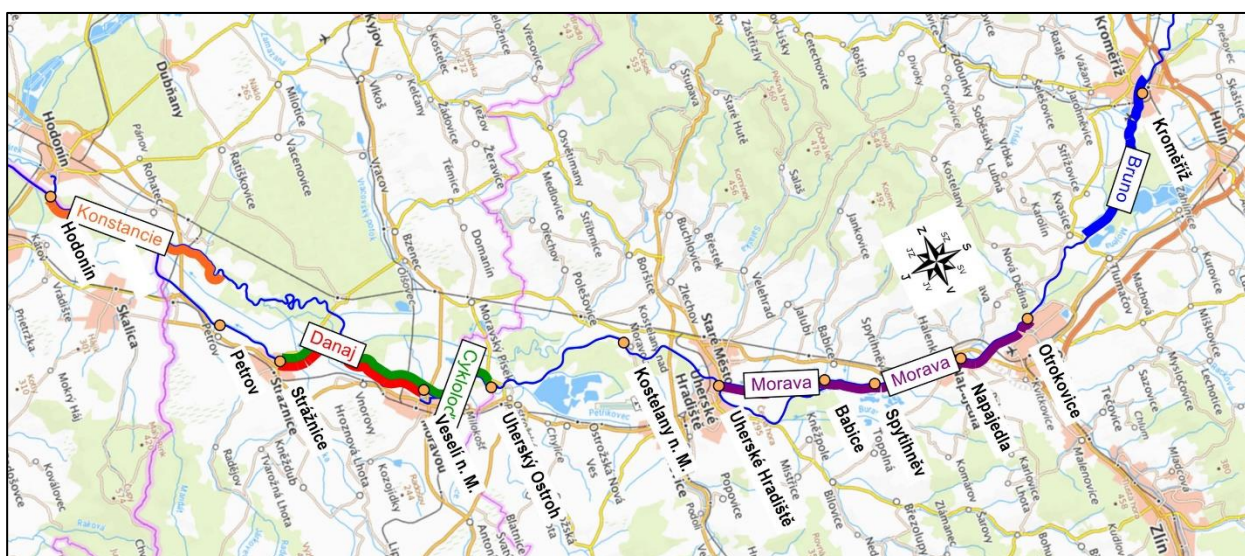
Zajímavý rozvojový potenciál se na Baťově kanále bude nabízet po jeho prodloužení do Hodonína a Kroměříže. V této délce již bude velmi obtížné projet celou délku Baťova kanálu tam i zpět, mohl by zde ale vzniknout koncept půjčování a vracení lodí na dvou různých místech (např. Hodonín a Kroměříž), což běžně funguje na zahraničních vodních cestách. Turistům by to umožnilo projet si celý Baťův kanál beze spěchu a nutnosti zpáteční cesty. Díky tomu mohou strávit více času v jednotlivých lokalitách (místech zastavení), čímž také vzroste ekonomický přínos rekreační plavby.

V kategorii **osobních lodí** se z hlediska délky plavby na Baťově kanále vyskytují pouze **jednodenní plavby**. Vícedenní plavby (např. v kajutových hotelových lodích) zde nejsou provozovány. Většina plaveb je krátkých, přibližně do 2h délky, provozovány jsou ale i delší výletní plavby v délce ½ dne až (téměř) celý den.

Krátké plavby jsou provozovány v případě vyhlídkových plaveb, jejich příkladem může být okružní plavba lodí Ámos v okolí Strážnice, která trvá přibližně 1 h. U linkových plaveb, kdy je plavba využita pouze pro cestu tam a návrat probíhá jiným způsobem (pěšky, na kole, vlakem, ...) se také jedná většinou o krátké plavby, přibližně do 2 h. Takto je například provozována Cykloloď, která pluje ze Strážnice do Uh. Ostrohu a zpět. Jak její název napovídá, většina cestujících ji využívá pro přepravu kol a do výchozího místa se vrací po vlastní ose.

Pořádají se i delší výletní plavby s jednoznačně určeným cílem cesty. Loď vyráží v ranních či dopoledních hodinách, aby kolem poledne dorazila do cíle, kde stojí zhruba 2–3 h, aby si cestující mohli dát oběd nebo navštívit nějakou turistickou atrakci. Poté následuje plavba zpět s příplutím do výchozího místa v odpoledních či podvečerních hodinách. Takovýto druh plaveb provozuje např. loď Danaj z Veselí n. Mor. do Strážnice s možností návštěvy skanzenu. Celková délka takového výletu (od vyplutí do příplutí) pak vychází na přibližně 7 h.

Na následující mapce jsou zakresleny trasy pravidelných plaveb nejdůležitějších osobních lodí na Baťově kanále.



Obrázek 2.9 – Trasy nejdůležitějších plaveb osobních linkových lodí

2.4.4 Doba kotvení v přístavištích a přístavech

S délkou plavby (viz předchozí kap.) poměrně úzce souvisí doba kotvení na přístavištích či v přístavech. Výraz „kotvení“ v kontextu této studie Baťova kanálu nevyjadřuje klasické stání na kotvě, ale pobyt lodě v přístavech a přístavištích pomocí vyvazovacích lan. V kategorii malých plavidel se rozlišují 3 základní typy kotvení z hlediska doby jeho trvání:

- **krátkodobé kotvení**, které trvá v řádu několika hodin (max. 4 h). Provádí se zpravidla za účelem návštěvy nějakého turistického cíle (město, hrad, zámek, atd.) nebo restauračního zařízení. Pokud přístaviště poskytuje možnost pouze krátkodobého kotvení, pak pro tyto účely plně dostačuje prosté molo s vázacími prvky. Příkladem takového přístaviště pro krátkodobé kotvení může být plovoucí molo u restaurace U Fryčků v Uherském Ostrohu (na následujícím obrázku), podle aktuálních informací ale již není v provozu.



Obrázek 2.10 – Molo u restaurace u Fryčků v Uherském Ostrohu (Zdroj: <http://www.ahojnavode.cz>)

- **střednědobé kotvení** typicky představuje dobu strávenou na přístavišti přes noc, max. 48 h. Vzhledem k délce kotvení je vhodné, pokud přístaviště disponuje infrastrukturou pro doplnění zásob vody a elektrické energie. Umísťuje se zpravidla v turisticky atraktivních lokalitách a bývá kombinováno se stánými pro krátkodobé kotvení. Příkladem takovýchto typů přístavišť může být např. Uherské Hradiště nebo Strážnice (na následujícím obrázku).



Obrázek 2.11 – Přístaviště ve Strážnici (Zdroj: ŘVC)

- **dlouhodobé kotvení** má délku stání přes 48 h, zpravidla se ale jedná o kotvení po celou plavební sezonu (květen – září), případně její hlavní část (červenec – srpen). Dlouhodobá stání je potřebné zřizovat pro majitele malých plavidel, aby měli možnost kotvení na vodní cestě během plavební sezony. Týká se to i půjčoven, které pro svá plavidla potřebují po celou dobu sezony patřičné zázemí. Bez dostatečných kapacit dlouhodobých stání lze jen těžko dosáhnout většího rozvoje rekreační plavby, neboť dlouhodobá stání poskytují jakýsi „zásobník“ potenciálních vodních turistů na vodní cestě. Přístavy poskytující dlouhodobé kotvení by také měly nabízet největší rozsah služeb: přípojky elektrické energie a vody, skluz do vody, možnost odčerpání fekálních či nádních vod, příp. i čerpání pohonných hmot apod. Vhodné rovněž je, pokud přístavy pro dlouhodobé kotvení současně zajišťují funkci ochranného přístavu v případě vysokých vodních stavů. Příkladem takového přístavu umožňujícího i dlouhodobé kotvení může být Petrov na Baťově kanále.



Obrázek 2.12 – Přístav Petrov (Zdroj: <http://www.batuvkanalpetrov.cz>)

Umístění kapacitních přístavů pro dlouhodobé kotvení by mělo být rovnoměrné po celé délce vodní cesty. Největší poptávka vzniká zpravidla v blízkosti větších měst a velkých turistických cílů. Přístavy nemusí být nutně součástí veřejné infrastruktury, mohou být provozovány na komerční bázi soukromým subjektem, nicméně toto platí pouze ve specifických případech. Příklady takovýchto soukromých přístavů však na Baťově kanále nenajdeme, nacházejí se např. na vodních nádržích Slapy a Orlík nebo na dolním Labi (Marina Píšťany). Ve všech uvedených případech se jedná o situaci, kdy je již k dispozici přístavní bazén (vodní nádrž) a je potřebné zbudovat pouze mola a zázemí na břehu. Za takovýchto podmínek lze při dostatečně silné poptávce takovýto projekt ufinancovat bez účasti veřejného sektoru. Pokud je však nutné vyhloubit i nový přístavní bazén, pak se zpravidla jedná o tak nákladnou investici, že její prostá finanční návratnost je pro soukromého investora většinou nereálná. V takovém případě vyvstává otázka pro veřejného investora, který se neřídí jen finanční ale i ekonomickou návratností projektu, zda je možné za určitých podmínek (splnění ekonomické efektivity projektu) takovou investici realizovat.

V kategorii **osobních lodí** lze dobu kotvení obdobným způsobem rozdělit na:

- **krátkodobé kotvení** za účelem nástupu a výstupu cestujících. Týká se především linkových a výletních lodí. Vzhledem k poměrně malým rozměrům osobních lodí plavících se na Baťově kanále, které se příliš neliší od rozměrů větších obytných kajutových lodí, mohou tyto lodě využívat stejné typy přístavišť. Ve většině přístavišť je vybudována kotevní hrana se dvěma či třemi rozdílnými výškovými úrovněmi tak, aby loď mohla být uvázána u hrany s nejhodnější výškou.



Obrázek 2.13 – Zastavení výletní lodi Kordulka v Uherském Hradišti (Zdroj: www.ahojnavode.cz)

Pokud není v lokalitě přístavní hrana k dispozici, je možné zřídit malé (plovoucí) molo.

- **střednědobé kotvení** představuje pro osobní lodě pobyt na přístavišti v délce několika hodin, či přes noc. Na těchto místech by mělo být možné provádět běžnou údržbu lodí, výhodou tedy je existence přípojky elektrické energie a pitné vody.



Obrázek 2.14 – Výletní loď Morava v přístavišti ve Svytlíně (Zdroj: <http://www.pmo.cz>)

- **dlouhodobé kotvení** využívají osobní lodě v době, kdy nejsou zrovna v aktivním provozu. Zejména v období mimo hlavní sezonu, kdy plavby probíhají pouze o víkendech, pak loď může v takovém přístavišti stát i několik dní. V případě Baťova kanálu nevyžadují takováto přístaviště žádné další nároky nad rámec těch střednědobých.

2.5 Identifikace socioekonomických přínosů

Tato část se zabývá určením možných přínosů z realizace navržené infrastruktury pro rekreační plavbu na Baťově kanále (prodloužení vodní cesty, přístavní infrastruktura). Přínosy budou kvantifikovány v rámci hodnocení ekonomických efektů nové infrastruktury, což je předmětem další části studie. Výchozím ukazatelem pro tuto kvantifikaci bude počet plavidel na vodní cestě (počty proplavených plavidel na PK, počty plavidel na přístavištích a v přístavech a doba jejich kotvení) oproti variantě bez projektu. Do hodnocení rovněž bude vstupovat případná změna struktury návštěvníků (poměr tuzemských a zahraničních turistů) a délka jejich pobytu.

Přínosy rekreační plavby je možné definovat dvojího druhu: přínosy finanční a nefinanční povahy.

Přínosy **finanční povahy** jsou zejména přínosy přímo kvantifikovatelné, jež jsou založeny na vyhodnocení očekávaných tržeb cestovního ruchu, jež vzniknou v zájmových územích v důsledku realizace investic. Jde zejména o tržby za ubytování, stravování, nákupy zboží a služeb (např. pronájemy lodí či tržby za rekreační vodní dopravu pravidelnou i nepravidelnou).

Přínosy **nefinanční povahy** spočívají především v rozvoji cestovního ruchu a obecně podnikání v cílové oblasti. Rozvoj rekreační plavby navíc umožní rozšíření možností podnikání v regionu a také diverzifikaci cestovního ruchu z tradičních forem zájezdové turistiky orientované na omezený počet bodových cílů směrem k liniovému či rovnou plošnému rozvoji v celém regionu. Výsledkem rozvoje turistického ruchu z rekreační plavby je zvýšení počtu turistů, prodloužení jejich pobytu a zvýšení jejich útrat v zájmových územích.

Cenné jsou i další nepřímé přínosy vnitrozemské plavby pro rekreační potřeby, zejména tlak na zlepšení čistoty vod, příspěvek k prevenci vylidňování venkova v zájmových oblastech, zvýšení zájmu o cestovní ruch ve venkovských komunitách a na něj navazujících služeb, včetně dosud chybějících. Zcela jednoznačně přispívá tato plavba k prodloužení pobytu turistů v zájmovém území a k zásadní pozitivní změně ve výtěžnosti cestovního ruchu bez přímé a jednoznačné závislosti na okamžitém dostatku (či mnohdy nedostatku) kvalitních ubytovacích kapacit v zájmovém

území – rekreační plavba do značné míry využívá obytné lodě. Existují velmi těsné vazby mezi rekreační plavbou a cyklistickou dopravou, jak ukazují četné příklady jak ze zahraničí (např. z Francie) nebo i přímo z Baťova kanálu. Kolem vodních cest využívaných rekreační plavbou vznikají cykloturistické stezky a buď souběžně vedené, nebo na ně navazující.

Osobní vodní doprava pro rekreační účely/vyhlídkové plavby a vyhlídková individuální vodní doprava se do značné míry prolínají, a to s ohledem na vodní cesty, kde jsou tyto aktivity provozovány, společně využívanou infrastrukturou, úzkou vazbou na cestovní ruch a prolínajícími se socioekonomickými přínosy atd. Východiska a plány dalšího rozvoje těchto odvětví vodní dopravy jsou proto do značné míry shodná.

2.6 Základní síť přístavišť

Aby se mohla rekreační plavba na vodní cestě zdárně rozvíjet, je k tomu potřeba alespoň základní přístavní infrastruktura. Tato podmínka je na splavné části Baťově kanále již splněna, protože na rozdíl od některých jiných vodních cest v ČR zde již základní infrastruktura existuje. Po plánovém prodloužení souvislé vodní cesty až do Kroměříže nebo do Hodonína však bude nutné základní přístavní infrastrukturu vybudovat i na těchto úsecích.

Základní přístavní síť je potřeba rozdělit na přístaviště pro malá plavidla a pro osobní lodě. Oba segmenty sice mohou využívat stejná přístaviště, jejich požadavky na umístění se však mohou lišit. Speciální požadavky pak vznikají u přístavišť, které mají plnit funkci veřejné služby.

2.6.1 Přístaviště plnící funkci veřejné služby

Přístaviště, které mají plnit funkci veřejné služby, musí umožnit využívání vybraných služeb za předem definovaných podmínek, a to pro všechny uživatele vodní cesty bez výjimky – na základě nediskriminačního přístupu.

Funkce, které by měla přístaviště veřejné služby zajišťovat, jsou následující:

- bezpečný nástup a výstup veřejnosti z osobních lodí i malých plavidel, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace,
- krátkodobé kotvení pro osobní lodě (max. 10 – 15 min),
- krátkodobé kotvení pro malá plavidla (max. 4 h),
- střednědobé kotvení pro osobní lodě a malá plavidla (0,5 - 2 dny),
- zajištění servisních služeb (el. energie, voda, příp. další)

Ne všechny přístaviště musí všechny tyto funkce zajišťovat, bezpodmínečně nutné jsou z nich pouze první dvě. Aby se mohla rekreační plavba i do budoucna zdárně rozvíjet, je potřeba zajistit i další služby, a to v přiměřené vzájemné vzdálenosti tak, aby byla jimi pokryta celá vodní cesta.

Stavby veřejné přístavní infrastruktury vodní cesty pro rekreační plavbu musí splňovat následující požadavky a podmínky:

- trvale veřejné využití pro všechny uživatele vodní cesty bez výjimky,
- trvalý veřejný a bezplatný přístup po vodní cestě i pozemní komunikaci,
- splnění parametrů dle klasifikační třídy vodní cesty,
- splnění podmínek pro využití osobami se sníženou schopností pohybu a orientace,
- umístění na pozemcích ve vlastnictví České republiky.

2.6.2 Návrh přístavišť malých plavidel

Přístaviště jsou určena zejména pro účely krátkodobého (několik hodin) či střednědobého (max. 2 dny) kotvení. Při navrhování základní sítě přístavišť je nutné brát v potaz dva základní faktory:

- výše poptávky po zastavení,
- vzájemná vzdálenost přístavišť.

Výše poptávky po zastavení v dané lokalitě se odvozuje z **celkového potenciálu** dané lokality a fakticky se skládá z turistického potenciálu lokality, potenciálu odvozeného z velikosti obce a vzdálenosti od vodní cesty (kap. 2.8).

Pro zdárný rozvoj rekreační plavby je vhodné umísťovat přístaviště přednostně do lokalit s nejvyšším potenciálem a tedy i největší poptávkou po zastavení. Pro návrh zřízení přístaviště pouze z důvodu vyššího celkového potenciálu by měla daná lokalita disponovat celkovým potenciálem ve výši **alespoň 85 bodů**. Takováto hodnota byla odvozena z již fungujících přístavišť na Baťově kanále, zároveň se jedná o určitý kompromis mezi potřebou (přáním) zřízení veřejného přístaviště (které by také mělo nabízet i určitý rozsah služeb, např. přípojky vody a elektřiny) a očekávanou vytížeností přístaviště na základě atraktivity dané lokality. Přístaviště v lokalitě s celkovým potenciálem 85 bodů by odpovídalo přibližně 3 až 4 stáním (o dimenzování přístavišť je více pojednáno dále). Zřizování přístavišť v lokalitách s nižším celkovým potenciálem, a tedy i pro menší počet stání, by nevycházelo jako smysluplné a efektivní. Pro zřízení přístaviště však mohou existovat i jiné důvody, než je atraktivita lokality vyjádřená celkovým potenciálem. Takovým důvodem může být např. zkrácení příliš dlouhých vzdáleností mezi přístavišti (je popsáno dále), nebo také zajištění možnosti kotvení přes noc v případě, že již posádka nestihne proplout PK, která ji od dalšího přístaviště dělí. Nedosažení celkového potenciálu 85 bodů tedy automaticky neznamená, že by se přístaviště v dané lokalitě nemělo zřizovat, lokalitu je nutné posoudit případ od případu a výše celkového potenciálu slouží jako určité vodítko při tomto posouzení.

Pokud i po zohlednění všech výše zmíněných faktorů zřízení přístaviště v dané lokalitě nevychází jako potřebné a přitom v takových lokalitách existuje o zřízení přístaviště velký zájem, může být pak zřízení přístaviště úkolem obce, případně soukromníka, který v dané lokalitě nabízí své služby. Takové přístaviště pak může být podstatně skromnější svým provedením (např. jen plovoucí molo) a bez dalších nabízených služeb.

Faktor vzájemné vzdálenosti přístavišť vychází z potřeby cestujících občas zastavit, což nemusí být jen z důvodu návštěvy nějakého turistického cíle. Důvody mohou být různé - např. odpočinek, občerstvení, nebo potřebné práce na lodi, které z nějakých důvodů nelze provést při plavbě. Přístaviště by proto neměla být od sebe příliš vzdálena, maximální vzdálenost by měla být zhruba do 2 h plavby. Průměrná rychlost plavby se na Baťově kanále pohybuje mezi 4 – 5 km/h. Z toho vyplývá, že by maximální vzdálenost mezi přístavišti by neměla přesahovat 8 – 10 km.

Kromě výběru vhodné lokality pro umístění je potřebné přístaviště vhodně nadimenzovat, tedy vytvořit takový počet stání, který bude úměrný poptávce po zastavení. Poptávku po zastavení je nutné rozdělit na dlouho-, středně- a krátkodobé kotvení, proto každá z těchto kategorií má svá specifika a odvíjí se od jiných parametrů. Blíže o rozdělení délky kotvení je pojednáno v kap. 2.4.4.

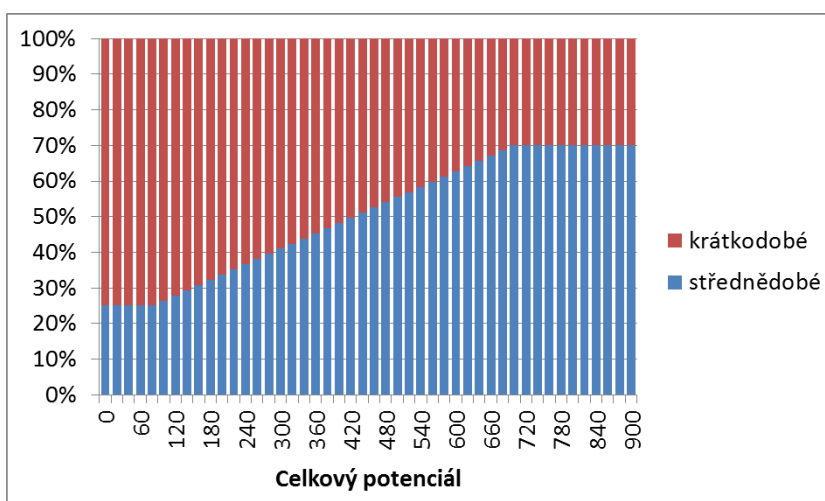
Pro dimenzování počtu stání pro **střednědobé** a **krátkodobé** kotvení je určující výše celkového potenciálu lokality (viz kap. 2.8), která se skládá z turistického potenciálu lokality, potenciálu odvozeného z velikosti obce a její vzdálenosti od vodní cesty (kap. 2.8.1 a 2.8.2). Celkový potenciál vyjadřuje atraktivitu lokality z hlediska destinačního, tedy poptávku z pohledu lodí, které již po vodní cestě plují. Pro dimenzování přístavišť pro krátkodobé a střednědobé kotvení byla zvolena přibližná hodnota **1 stání na 25 bodů celkového potenciálu**. Hodnota 25 bodů / 1 stání byla odvozena z potenciálu lokalit a počtu stání na těch úsecích Baťova kanálu, kde je rekreační plavba již nejvíce rozvinutá (úsek Skalica – Veselí nad Moravou). Předpokládá se, že podobný vztah mezi celkovým potenciálem lokalit a počtem míst k stání bude obdobný i na ostatních méně využívaných, či dosud nesplavných úsecích této vodní cesty.

Při dimenzování počtu stání bylo zároveň přihlédnuto ke vzdálenosti od sousedních přístavišť, protože při delší vzdálenosti mezi přístavišti vzniká potřeba zastavit alespoň krátkodobě bez ohledu na atraktivitu dané lokality.

V kalkulaci počtu potřebných stání se tak uplatňuje „bonus vzdálenosti“, který je ve výši **1 stání za každé 4 km vzdálenosti** (od sousedního přístaviště) a příslušný směr, což odpovídá přibližně 1h plavby. Je-li navrhované přístaviště vzdáleno v jednom směru od sousedního 5 km a z druhého směru 8 km, pak získá jako bonus 3 stání navíc. Tento bonus se ovšem uplatňuje pouze v případě lokalit s nižším celkovým potenciálem – menším než 150 bodů. V lokalitách s vyšším potenciálem mají lodě zpravidla potřebu zastavit tak jako tak – bez ohledu na vzdálenost k sousedním přístavištím. Vzhledem k velké hustotě přístavišť na Baťově kanále se však takovýto bonus uplatní jen ve velmi malé míře.

Dalším faktorem ovlivňujícím poptávku po zastavení je skutečnost, zda se jedná o lokalitu na vodní cestě **koncovou**, či **průběžnou**. V koncové lokalitě lodě obrací svou plavbu a vyskytují se tak zde pouze jednou. Průběžnou lokalitu pak lodě proplouvají na své cestě 2x. Pokud cestující danou lokalitu již při plavbě jedním směrem navštívili, jistě už nemají stejnou motivaci zde zastavit i při plavbě zpět. Poptávka po zastavení při plavbě v opačném směru je tedy výrazně nižší, předpokládá se, že pravděpodobnost zastavení ve stejné lokalitě i při zpáteční plavbě je ve výši asi 40 %. Po přepočítání to pak znamená, že v koncových lokalitách je poptávka po zastavení asi o 30 % nižší, než je tomu u průběžných lokalit se stejným celkovým potenciálem, což bude při dimenzování přístavišť zohledněno.

Rozdělení stání mezi krátkodobá a střednědobá pak vychází opět z velikosti celkového potenciálu lokality. V lokalitách s vysokým a velmi vysokým potenciálem (typicky větší historická města) láká více atraktivních turistických cílů k návštěvě, zároveň tyto lokality nabízejí řadu služeb v oblasti pohostinství, ubytování, nákupních možností, sportu nebo kultury. Lze tedy předpokládat, že v lokalitách s vysokým a velmi vysokým potenciálem budou návštěvníci trávit více času (mnohdy zde zůstanou přes noc) a převažovat bude potřeba střednědobého kotvení (delší než 6 h). Naopak v obcích s nižším potenciálem bude převažovat potřeba krátkodobého kotvení, typicky za účelem návštěvy jednoho turistického cíle nebo např. restaurace. I v těchto lokalitách část návštěvníků využije střednědobá kotvení pro přenocování, protože mnozí preferují strávit noc v klidnějších lokalitách, než nabízejí centra větších měst. Uvažovaná závislost poměru střednědobého a krátkodobého kotvení na velikosti celkového potenciálu dané lokality je znázorněna v následujícím grafu.



Obrázek 2.15 – Závislost poměru střednědobého a krátkodobého kotvení na velikosti celkového potenciálu

Z hlediska **režimu fungování** jednotlivých přístavišť na vodní cestě lze provést jejich další členění na:

- výchozí
- cílová
- smíšená

Každý z uvedených typů přístavišť má svá specifika a vyžaduje odlišné uspořádání, zejména co se týče potřebného zázemí na břehu. Přístaviště označená jako **výchozí** vyžadují např. dostatečně kapacitní parkoviště, kde mohou návštěvníci odstavit své vozidlo a dále pokračovat lodí (vlastní či zapůjčenou). Výhodou je také dobrá dostupnost

veřejnou dopravou. Samozřejmostí jsou přípojky pitné vody a elektrické energie, zároveň také možnost odložení komunálního odpadu. Většinou jsou výchozí přístaviště umístěna ve větších městech s dobrou dopravní dostupností a potřebným zázemím. Velmi často přebírají funkce výchozích přístavišť větší a kapacitní přístavy určené především pro dlouhodobé kotvení (viz kap. 2.7). V těchto přístavech pak bývají zpravidla k dispozici další služby jako možnost odčerpání nádních či fekálních vod, čerpací stanice PHM nebo spouštění plavidel na vodu. Doba kotvení vychází z podstaty využívání těchto přístavišť či přístavů, typické je dlouhodobé a střednědobé kotvení. V těchto lokalitách lze také očekávat vznik půjčoven, pokud zde již nejsou provozovány.

Přístaviště označená jako **cílová** představují přístaviště umístěná zejména v blízkosti bodových turistických cílů nebo v menších obcích, kde se nepředpokládá, že by zde ve větší míře návštěvníci zahajovali či končili svou plavbu. Příjezd i odjezd tedy v naprosté většině případů probíhá po vodní cestě, doba kotvení je v těchto lokalitách typicky krátkodobého či střednědobého charakteru. I tento typ přístavišť vyžaduje určité zázemí na břehu, vhodné je zřízení alespoň malého parkoviště pro osobní automobily, výhodou může být i dobrá dostupnost veřejnou dopravou. Klíčová je však dobrá dostupnost hlavních turistických (či jiných) cílů, která v naprosté většině případů probíhá prostřednictvím pěší chůze. Nejde jen o vlastní vzdálenost mezi přístavištěm a cílem návštěvy, která by měla být ze své podstaty co nejkratší, ale také o atraktivitu takovéto pěší trasy, tedy aby nebyla vedena například průmyslovou oblastí, zanedbaným brownfieldem nebo po frekventované silnici. Velkou výhodou představuje možnost přístupu na druhý břeh, ať již pomocí mostu nebo přívozu. Z hlediska vybavenosti by taková přístaviště měla poskytovat možnost doplnění zásob pitné vody a elektrické energie a zároveň umožnit odložení komunálního odpadu.

V případě **smíšených** přístavišť se prolínají funkce cílových a výchozích přístavišť a nelze přesvědčivě rozhodnout, která z funkcí bude více převládat. Úměrně tomu by měla odpovídat úroveň jejich vybavení, která by měla být minimálně na úrovni cílových přístavišť, ideálně však alespoň s některými prvky vybavenosti výchozích přístavišť, zejména co se týče možností pro parkování osobních automobilů.

2.6.3 Návrh přístavišť osobních lodí

V případě umístování přístavišť osobních (linkových) lodí platí obdobné předpoklady, jako u malých plavidel. Primární by však při návrhu měl být potenciál jednotlivých lokalit, protože vzdálenost mezi přístavišti nehraje v tomto případě tak podstatnou roli. Cestující totiž nemají potřebu z lodi vystupovat, pokud k tomu nemají důvod v podobě návštěvy nějakého cíle na břehu, tedy vyplývající z celkového potenciálu lokality. Při návrhu lokalit pro zřízení přístaviště je však nutné vzít v potaz i obsluhu území podél řeky, aby měli cestující možnost nastoupit a vystoupit po přiměřených úsecích plavby. Jde o vyhodnocení lokality nejen z pohledu destinačního (atraktivitu), ale i zdrojového (produktivitu). I přístaviště osobních lodí lze dělit z hlediska jejich funkce jako **výchozí**, **cílová** nebo **smíšená**, což je zřejmá analogie s přístavišti malých plavidel. Výchozí přístaviště (nemusí se vždy jednat zároveň o výchozí bod plavby lodi) vyžadují zejména dobrou dopravní dostupnost veřejnou dopravou a zajištění dostatečného počtu parkovacích míst pro osobní automobily. Cílová přístaviště se nacházejí v blízkosti turistických cílů, za účelem jejich návštěvy cestující plavbu podnikají. V těchto lokalitách není nutné zřizovat např. parkoviště pro osobní automobily, naopak je kladen velký důraz na dobré umístění přístaviště z hlediska dobré pěší dostupnosti daného cíle (opět hraje roli nejen vzdálenost, ale i atraktivita takovéto pěší trasy). Na rozdíl od segmentu malých plavidel v tomto případě nemusí zpáteční cesta probíhat opět na lodi, pro cestující je naopak atraktivnější použití jiného způsobu dopravy, např. vlaku, jízdního kola, nebo pěší chůze. Pro zdárný provoz linky osobní lodě je tedy velmi žádoucí, pokud je paralelně vedená železniční trať či kvalitní cyklostezka.

Na Baťově kanále nejsou zřizována samostatná přístaviště pro osobní lodě, neboť ty využívají stejná zařízení, jako malá plavidla. V rámci přístavů bývají pro potřeby osobních lodí zřizována speciální mola umožňující přistávání lodí kategorie A (20 x 5 m).

2.7 Přístavy pro dlouhodobé kotvení

Přístavy jsou určeny jako kapacitně významná lokalita umožňující převedším **dlouhodobé kotvení**, nicméně plní i funkce přístaviště. Dlouhodobá stání mohou být využívána jak soukromými osobami s vlastním plavidlem, tak i půjčovnami, což je na Baťově kanále výrazně častější. Přístavy bývají nejčastější výchozí anebo koncovou lokalitou pro nejrůznější typy plaveb. Přístavy by ale také měly nabízet velkou škálu služeb jak dlouhodobě stojícím, tak projíždějícím lodím, čímž vytvářejí určité „záchytné body“ při vlastní plavbě.

Funkce, které by měly přístavy veřejné služby zajišťovat, jsou následující:

- bezpečný nástup a výstup veřejnosti z osobních lodí i malých plavidel, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace,
- krátkodobé kotvení pro osobní lodě pro nástup a výstup cestujících (max. 10 - 15 minut),
- krátkodobé kotvení pro malá plavidla (max. 4 hod.)
- střednědobé kotvení pro osobní lodě a malá plavidla (0,5 - 2 dny),
- dlouhodobé kotvení pro osobní lodě a malá plavidla (týdny, měsíce),
- zajištění servisních služeb,
- zajištění chráněných stání za povodní,
- spouštění malých plavidel na vodní cestu.

Příklady fungujících veřejných přístavů na Baťově kanále jsou přístavy v Petrově a Veselí nad Moravou, podrobně je o nich pojednáno v kap. 1.7.

Cílem návrhu by mělo být vytvoření rovnoměrné sítě kapacitních přístavů na Baťově kanále se vzájemnými vzdálenostmi přibližně 10-15 km, které by sloužily nejen jako výchozí a koncové lokality plaveb, ale také poskytly své zázemí a služby proplouvajícím lodím. Při návrhu lokalit je vhodné preferovat lokality u větších měst, které se zároveň nejvíce potýkají (nebo se to do budoucna u nich předpokládá) s nedostatkem míst pro střednědobé i krátkodobé kotvení, s čímž mohou kapacitní přístavy výrazně vypomoci. Zároveň tato města disponují množstvím nejrůznějších služeb, dobrým napojením na dopravní infrastrukturu a v neposlední řadě i významným počtem zdejších obyvatel, kteří by v přístavu mohli využít dlouhodobá stání pro své soukromé účely, což dosud není na Baťově kanále příliš rozšířeno. Obecně totiž bývá poptávka po dlouhodobém kotvení závislá na počtu obyvatel v jednotlivých obcích, kterými vodní cesta prochází, největší poptávka pak vzniká v okolí velkých měst. Baťův kanál je však v tomto směru specifická vodní cesta, neboť turisté plavící se po kanále sem přijíždějí z celé republiky (případně blízkého pohraničí) a využívají převážně lodě z půjčoven.

Při dimenzování přístavů je také nutné brát v potaz kapacitu vodní cesty, zejména pak jednotlivých PK, protože počet míst v přístavech (k dlouhodobému kotvení) a intenzita plavby spolu dosti souvisí.

2.8 Vyhodnocení celkového potenciálu lokalit

Jedním z nejdůležitějších vstupů marketingové analýzy je vyhodnocení **celkového potenciálu jednotlivých lokalit**, které se pro rozvoj rekreační plavby nabízejí. Celkový potenciál lokality z pohledu destinačního cíle se skládá ze dvou základních složek, a to:

- **velikost turistického potenciálu**
- **faktor velikosti obce**

Základní územní jednotkou, pro kterou byla velikost turistického potenciálu lokalit v první fázi stanovena, byl správní obvod obcí s rozšířenou působností (ORP). Ve druhé fázi byl tento turistický potenciál rozdělen mezi jednotlivé obce spadající pod příslušnou ORP. Rozdělení potenciálu mezi jednotlivé obce je podrobně znázorněno v dalších kapitolách pojednávajících o dílčích úsecích Baťova kanálu.

Na úrovni jednotlivých obcí byl také vypočten potenciál ovlivněný velikostí obce. Na základě těchto dvou hodnot byl pak pro každou obec na Baťově kanále stanoven její celkový potenciál.

Více je o těchto dvou složkách celkového potenciálu rozepsáno v následujících dvou podkapitolách.

2.8.1 Vyhodnocení turistického potenciálu

K vyhodnocení turistického potenciálu bylo využito materiálu „Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice“ zpracovaného Ústavem územního rozvoje (ÚÚR) v roce 2010, který je dostupný na stránkách ÚÚR na adrese <http://www.uur.cz/default.asp?ID=3690>. Velkou výhodou tohoto materiálu je, že hodnotí celé území ČR v podrobnosti jednotlivých ORP, a proto mohou být hodnoty turistického potenciálu jednotlivých lokalit vzájemně porovnány.

Do systému hodnocení vstupují aspekty jak přírodního prostředí, tak hodnoty kulturně-historického dědictví i projevy aktuální činnosti lidské společnosti nebo dopravní dostupnosti.

Hodnocení jednotlivých ORP je provedeno na základě dvou dílčích potenciálů, a to:

- a) potenciál atraktivit cestovního ruchu,
- b) potenciál ploch a linií ovlivňujících cestovních ruch

Atraktivita cestovního ruchu (bod a) jsou reálným vyjádřením cílů návštěvníků regionu. Jsou to např. zámky, hrady, historická jádra měst, botanické zahrady, golfová hřiště, lázeňská místa aj., ale i přírodní pozoruhodnosti jako jeskyně, skalní města atd. Atraktivitu lokality významně zvyšuje přiznání jejího „vyššího statutu“, např. zařazení do seznamu světového dědictví UNESCO. Výrazně méně se již projevuje statut městské památkové rezervace, příp. městské památkové zóny, a proto k těmto statutům nebylo v hodnocení přihlíženo.

Většina atraktivit je diferencována podle jejich významu pro cestovní ruch do dvou až tří **významových stupňů** (A, B resp. A, B, C). Zjednodušeně lze říci, že do skupiny A se řadí turistické cíle celostátně a mezinárodně proslulé. Do skupiny B se pak řadí turistické cíle spíše regionálního významu. Do případné skupiny C pak ostatní turistické cíle spíše místního významu. Některé atraktivit (např. golfová hřiště, turistická informační centra aj.) jsou uvažovány jen v jednom stupni. U nich fakt, zda v určité lokalitě existují, je důležitější než jejich rozčlenění.

Následně bylo atraktivitám cestovního ruchu v jejich významových stupních přiřazeno bodové ohodnocení. Jako základ pro bodování byla použita metoda párového srovnávání, významu různých objektů a jevů.

Přehled hodnocených typů atraktivit, jejich rozdělení do významových stupňů a bodové ohodnocení je znázorněno v následující tabulce.

Atraktivita cestovního ruchu	Významový stupeň			Nediferen- cováno
	A	B	C	
Přírodní pozoruhodnost	60	20		
Historický městský soubor	60	30		
Historický vesnický soubor	40	20		
Zámek	65	45	15	
Hrad, tvrz, zřícenina	60	40	15	
Křesťanská sakrální památka	60	40	15	
Židovská památka	60	40	15	
Vojenská památka	55	25		
Pietní památník	50	20		
Technická památka	55	25	10	
Archeologická památka	40	20		
Historické podzemí				40
Muzeum, galerie	50	25	10	
Muzeum v přírodě, skanzen	60	30		
Lázeňské místo	75	25		
Zoologická zahrada, zoopark	60	35		
Botanická zahrada, arboretum,	60	25		
Aquapark, plavecký bazén	50	25		
Golfové hřiště				35
Farma pro hipoturistiku				35
Vinařský věhlas				25
Pivovarnický věhlas				25
Jiná atraktivita cestovního ruchu	50	20		
Turistické informační centrum				15
Přidaná hodnota: památka UNESCO				100

Tabulka 2.2 – Bodové hodnoty atraktivit cestovního ruchu a jejich významových stupňů (Zdroj: ÚÚR)

Potenciál ploch a linií (bod b) je ryze potenciální. Neupíná se na konkrétní objekty, nýbrž na širší územní předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu. Vychází z toho, že různé plochy mají různý obecný význam pro cestovní ruch. Nejnázornější je to v případě krajinných typů, které hrají významnou roli pro přírodně orientovaný cestovní ruch a rekreaci – od nejhodnotnějšího horského typu po nejméně hodnotný nížinný bezlesý typ. Mezi plochy s obecně podporujícím vlivem na cestovní ruch lze řadit i zóny v blízkosti sjezdů z dálnic a rychlostních silnic, protože zvyšují kvalitu dálkové dostupnosti území. Naopak plochy s obecně omezujícím vlivem na cestovní ruch představují zejména areály hnědouhelných dolů a velké plochy průmyslu. V menší intenzitě se takto projevují urbanizovaná území. Čím větší je v obvodu ORP podíl ploch s obecně podporujícím vlivem na cestovní ruch (a naopak čím menší je podíl ploch s vlivem obecně omezujícím), tím příznivější potenciální podmínky daný ORP vykazuje. I zde se vyskytují aspekty přidané hodnoty na základě obecně známého vyššího statutu některých ploch; nejzřetelněji takto působí národní parky, v míře o něco nižší pak chráněné krajinné oblasti.

Vyhodnocení potenciálu ploch a linií bylo provedeno pro 8 (primárních) typů ploch a 6 typů linií. Každá plocha či linie nese určitý obecný význam pro rozvoj cestovního ruchu. U ploch je orientace tohoto významu obousměrná, část ploch má orientaci kladnou (podporující – např. typ horské nebo krasové krajiny či blízkost dálničního sjezdu), část má orientaci zápornou (omezující – např. průmyslový a těžební prostor), jeden typ plochy je neutrální. Rozdělení ploch do 8 kategorií je následující:

Rekreační a turistická krajina typ I

Horská a vyšší podhorská krajina s vysokým podílem lesů, s malebnou členitostí reliéfu představující kvalitní prostředí pro letní i zimní turistiku, rekreaci a zimní sporty, s drobným, popř. rozptýleným osídlením; nebo krasová krajina s vyvinutými povrchovými tvary, zejména skalnatými kaňony; nebo krajina s vysokou hustotou výrazných skalních útvarů. Obecný vliv na turistický ruch (TR): výrazně podporující.

Rekreační a turistická krajina typ II

Členitá vrchovinná krajina s lesy, loukami a pastvinami, s četnými vyhlídkovými body, s relativně drobným osídlením; nebo krajina s plochým reliéfem, ale s vysokou estetikou danou střídáním lesů, luk a rybníků, velmi

vhodná pro cykloturistiku; nebo krajina monumentálních izolovaných sopečných vrchů s vysoce kvalitními rozhledovými místy; nebo krasová krajina s méně vyvinutými povrchovými tvary. Obecný vliv na TR: podporující.

Rekreační a turistická krajina typ III

Pahorkatinná, mírně zvlněná krajina s mozaikou polí, lesů, luk, s menšími až středně velkými venkovskými sídly. Jde o nejrozšířenější „normál“ české a moravské krajiny, její zastoupení nezvyšuje ani nesnižuje potenciál cestovního ruchu. Obecný vliv na TR: neutrální.

Rekreační a turistická krajina typ IV

Převážně plochá krajina, intenzivně zemědělsky využívaná, bezlesá nebo s drobnými plochami listnatých lesů, relativně hustě osídlená s velkými venkovskými sídly. Obecný vliv na TR: omezující

Urbanizovaný prostor

Souvislé převažující plochy intravilánu šířící se z jádrového města (nad zhruba 20 000 obyvatel) do okolních obcí. Obecný vliv na TR: omezující.

Průmyslový a těžební prostor

Velké souvislé průmyslové areály mimo intravilán sídel, hnědouhelné velkolomy. Obecný vliv na TR: výrazně omezující.

Areál dálniční dostupnosti typ I

Území ve vzdušné vzdálenosti do 10 km od sjezdů z dálnic a rychlostních silnic. Obecný vliv na TR: podporující.

Areál dálniční dostupnosti typ II

Území ve vzdušné vzdálenosti 11-25 km od sjezdů z dálnic a rychlostních silnic. Obecný vliv na TR: podporující.

O zařazení ORP do **5 intenzitních stupňů** (A až E) rozhoduje podíl takovýchto ploch na rozloze ORP, a to následovně:

A – 75 % a více B – 50-74 % C – 25-49 % D – 10-24 % E – 9 % a méně

Z **linií** ovlivňujících cestovní ruch jsou všechny typy s podporujícím významem. Jedná se o následující kategorie:

Délka břehů vodních ploch typ I

Břehy rekreačních vodních ploch celostátního a nadregionálního významu s příslušnou vybaveností. Obecný vliv na cestovní ruch: výrazně podporující.

Délka břehů vodních ploch typ II

Břehy rekreačních vodních ploch nadmístního významu s příslušnou vybaveností. Obecný vliv na cestovní ruch: podporující.

Délka řek vhodných pro splouvání

Délka řek, popř. jiných vodních toků vhodných pro vodácké plavby, nebo na nichž jsou prováděny výletní lodní plavby. Obecný vliv na cestovní ruch: podporující.

Délka silnic I. třídy

Délka silnic I. třídy. Obecný vliv na cestovní ruch: podporující.

Délka železnic typ I

Délka železničních tratí, na nichž každý den v týdnu lze použít 10 a více vlaků v každém směru. Obecný vliv na cestovní ruch: podporující.

Délka železnic typ I

Délka železničních tratí, na nichž každý den v týdnu lze použít 5-9 a více vlaků v každém směru. Obecný vliv na cestovní ruch: podporující.

Linie, stejně jako plochy jsou rozděleny do **5 intenzitních stupňů** (A až E). O zařazení dané linie do příslušného intenzitního stupně rozhoduje hodnota indexu spočteného jako (délka příslušné linie v ORP) / (rozloha obvodu ORP v km²).

Dále se v bodovém hodnocení ORP projevuje přiznání statutu národního parku nebo chráněné krajinné oblasti. Tyto plochy mají povahu přidané hodnoty, tedy nevycházejí primárně z charakteristik území, nýbrž ze správního aktu, jímž je území přidělen „vyšší statut“.

Přidaná hodnota: národní park

Obecný vliv na cestovní ruch: výrazně podporující.

Přidaná hodnota: chráněná krajinná oblast

Obecný vliv na cestovní ruch: podporující.

Přehled hodnocených typů ploch a linií, jejich rozdělení do intenzitních stupňů a bodové ohodnocení je znázorněno v následující tabulce.

Plocha, linie	Intenzitní stupeň				
	A	B	C	D	E
Rekreační a turistická krajina typ I	350	280	210	140	70
Rekreační a turistická krajina typ II	200	160	120	80	40
Rekreační a turistická krajina typ III	nehodnoceno				
Rekreační a turistická krajina typ IV	-150	-120	-90	-60	-30
Urbanizovaný prostor	-100	-80	-60	-40	-20
Průmyslový a těžební prostor	-300	-240	-180	-120	-60
Areál dálniční dostupnosti typ I	150	120	90	60	30
Areál dálniční dostupnosti typ II	75	60	45	30	15
Délka břehů vodních ploch typ I	250	200	150	100	50
Délka břehů vodních ploch typ II	125	100	75	50	25
Délka řek vhodných pro splouvání	150	120	90	60	30
Délka silnic I. třídy	100	80	60	40	20
Délka železnic typ I	100	80	60	40	20
Délka železnic typ II	50	40	30	20	10
Přidaná hodnota: národní park	200	160	120	80	40
Přid.hodnota: chráněná krajinná oblast	100	80	60	40	20

Tabulka 2.3 – Bodové hodnoty ploch a linií ovlivňujících cestovní ruch a jejich intenzitních stupňů (Zdroj: ÚÚR)

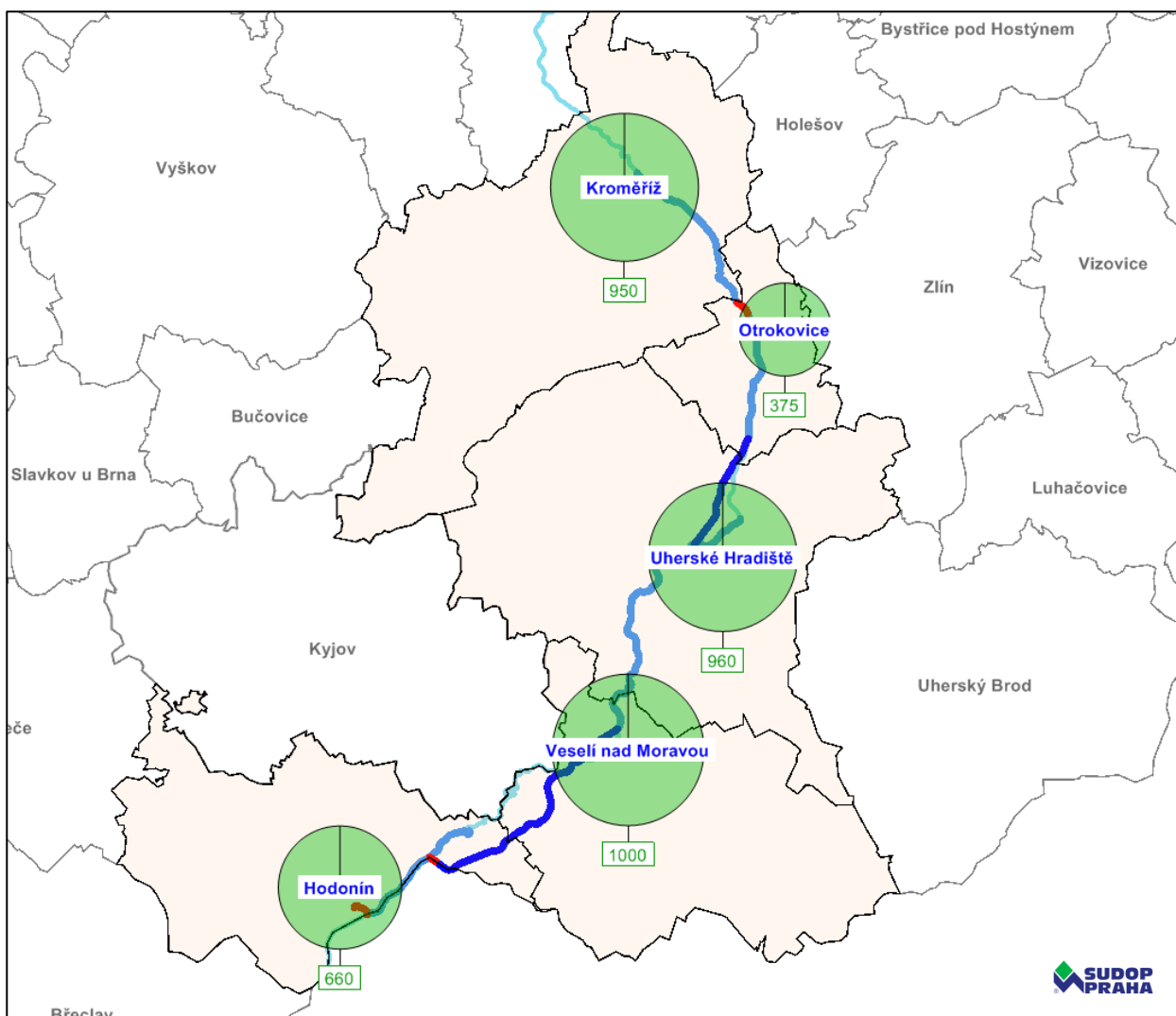
Bodová hladina byla položena tak, aby rámcově průměrný obvod ORP, pokud jde o jeho atraktivitu cestovního ruchu a jeho plochy a linie ovlivňující cestovní ruch, měl počet bodů za oba dílčí potenciály zhruba vyrovnaný. V realitě samozřejmě takováto modelová situace nastává jen málokdy, většina obvodů ORP má pozitiva soustředěná výrazně buď na straně atraktivit, nebo na straně ploch a linií.

V následující tabulce je uveden turistický potenciál (s rozdělením na atraktivitu a plochy/linie) těch ORP, kterými vodní cesta Baťova kanálu prochází. ORP jsou seřazeny vzestupně podle říčních kilometrů, tedy proti proudu řeky.

kraj	ORP	Atraktivita	Plochy a linie	Potenciál cest. ruchu CELKEM
Jihomoravský	Hodonín	460	200	660
	Veselí nad Moravou	525	475	1000
Zlínský	Otrokovice	90	285	375
	Uherské Hradiště	695	265	960
	Kroměříž	740	210	950

Tabulka 2.4 – Hodnoty atraktivity, ploch/linií a celkového tur. potenciálu ORP na Baťově kanále (Zdroj: ÚÚR)

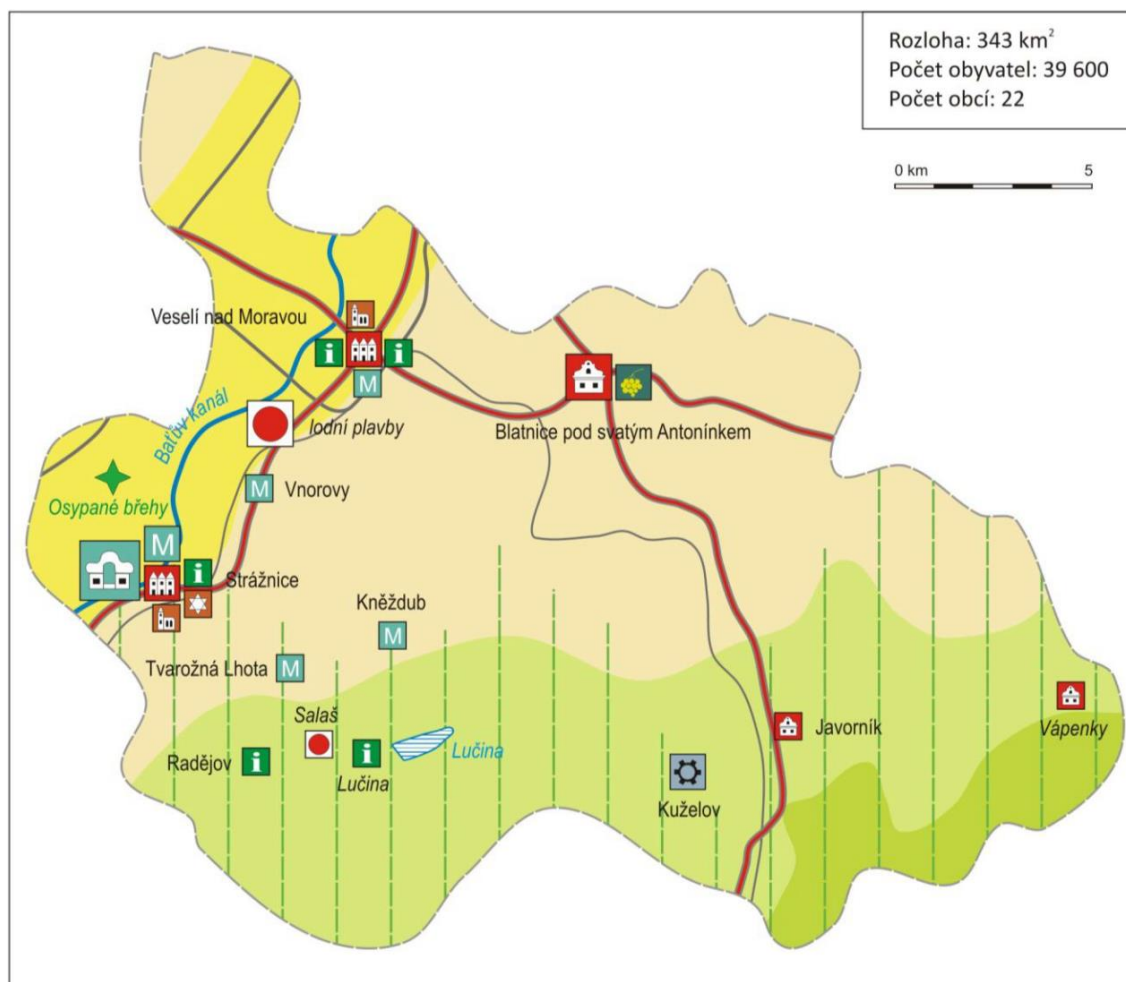
Grafické znázornění celkového turistického potenciálu ORP, kterými vodní cesta Baťova kanálu prochází, je na následující přehledné mapce.



Obrázek 2.16 – Turistický potenciál ORP na Baťově kanále (Zdroj dat: ÚÚR)

Úskalím tohoto přístupu je, že území jednotlivých ORP jsou dosti rozsáhlá, a ne všechny turistické lokality jsou od přístavišť na vodní cestě „rozumně“ dosažitelné (nenacházejí se v takové vzdálenosti od vodní cesty, která je pěší chůzí či na kole rozumně realizovatelná). V ojedinělých případech, pokud je turistický cíl opravdu významný, lze uvažovat i o použití veřejné dopravy (vlak, autobus). V rámci každé ORP byly vybrány takové turistické cíle, které tuto podmínku dostupnosti splňují. Celkový turistický potenciál jednotlivých ORP byl patřičným způsobem upraven, přesněji zredukován, protože byly z bodového hodnocení vyloučeny příliš vzdálené turistické cíle. Zároveň byly také

v ojedinělých případech započteny nové vlivy, které se od roku 2010 (rok zpracování materiálu ÚÚR) změnil, např. otevření dálnice. Hlavní vodítkem při redukcí turistického potenciálu byly přehledné kartogramy a tabulky s turistickým potenciálem jednotlivých ORP, které poskytují detailní přehled o rozmístění turistických cílů, jejich významu a kategorii hodnocených ploch a linií. Tyto přehledné kartogramy ORP a hodnotící tabulky jsou součástí materiálu vypracovaného ÚÚR, přesněji jeho regionální části. V jednotné úpravě je vždy uveden tabelární přehled vyčísлюjící potenciál cestovního ruchu obvodu ORP podle jednotlivých prvků a kartografické zobrazení rozložení těchto prvků. Ukázka takového přehledného kartogramu a hodnotící tabulky je uvedena na následujícím obrázku pro ORP Veselí nad Moravou.



Obrázek 2.17 – Ukázka přehledné mapy ORP Veselí n. Mor. (Zdroj: ÚÚR)

Atraktivita CR	A	B	C	Body						
Přírodní pozoruhodnosti		1		20	Golfová hřiště					
Historické městské soubory		2		60	Farmy pro hipoturistiku					
Historické vesnické soubory	1	2		80	Vinařský věhlas	1			25	
Zámky					Pivovarnický věhlas					
Hrady, tvrze, zříceniny					Jiné atraktivita cestovního ruchu	1	1		70	
Křesťanské sakrální památky			2	30	Turistická informační centra	5			75	
Židovské památky			1	15	Přidaná hodnota: památka UNESCO					
Vojenské památky					Úhrn				525	
Pietní památníky					Plochy a linie					
Technické památky		1		25	Rekreační a turistická krajina I				•	70
Archeologické památky					Rekreační a turistická krajina II			•		120
Historické podzemí					Rekreační a turistická krajina IV			•		-60
Muzea, galerie		1	4	65	Urbanizovaný prostor					
Muzea v přírodě, skanzeny	1			60	Průmyslový a těžební prostor					
Lázeňská místa					Dálniční dostupnost I					
Zoologické zahrady, zooparky					Dálniční dostupnost II					
Botanické zahrady, arboreta					Břehy vodních ploch I					
Aquaparky, plavecké bazény					Břehy vodních ploch II			•		75
Golfová hřiště					Řeky vhodné pro splouvání				•	30
Farmy pro hipoturistiku					Silnice I. třídy	•				100
Vinařský věhlas	1			25	Železnice I			•		40
Pivovarnický věhlas					Železnice II		•			40
Jiné atraktivita cestovního ruchu	1	1		70	Přidaná hodnota: národní park					
Turistická informační centra	5			75	Přid.hodnota: chráněná krajinná oblast			•		60
Přidaná hodnota: památka UNESCO					Úhrn					475
Úhrn				525	Potenciál cestovního ruchu území ORP					1000

Tabulka 2.5 – Ukázka hodnotící tabulky ORP Veselí n. Mor. (Zdroj: ÚÚR)

Na následujícím obrázku je uvedena legenda k přehledným kartogramům.

Legenda kartogramů		
Atraktivita cestovního ruchu:		Plochy a linie ovlivňující cestovní ruch:
přírodní pozoruhodnost	historické podzemí	jiná atraktivita CR
historický městský soubor	muzeum, galerie	přidaná hodnota: památka UNESCO
historický vesnický soubor	muzeum v přírodě, skanzen	rekreační a turistická krajina typ I
zámek	lázeňské místo	rekreační a turistická krajina typ II
hrad, tvrz, zřícenina	zoologická zahrada, zoopark	rekreační a turistická krajina typ III
křesťanská sakrální památka	botanická zahrada, arboretum	rekreační a turistická krajina typ IV
židovská památka	aquapark, plavecký bazén	urbanizovaný prostor
vojenská památka	golfové hřiště	průmyslový a těžební prostor
pietní památník	farma pro hipoturistiku	dálnice a R-silnice se sjezdem
technická památka	vinařský věhlas	areál dálniční dostupnosti typ I
archeologická památka	pivovarnický věhlas	areál dálniční dostupnosti typ II
	Velikost symbolu (bodová hodnota):	břeh vodní plochy typ I
	do 20	břeh vodní plochy typ II
	25 - 35	řeka vhodná ke splouvání
	40 - 50	silnice I. třídy
	55 - 75	železnice typ I
	100	železnice typ II
		přidaná hodnota: národní park
		přidaná hodnota: chráněná kraj. oblast

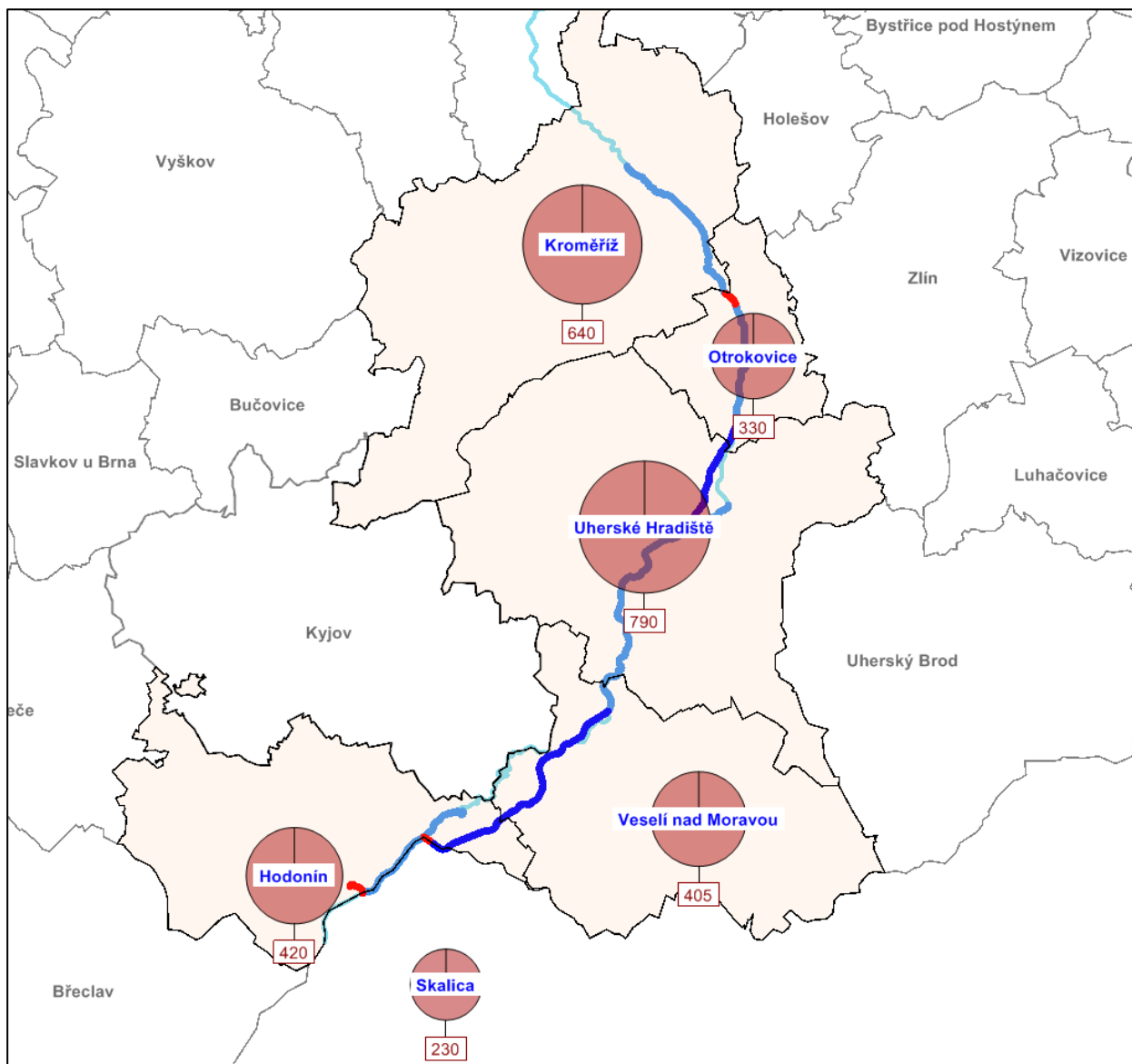
Obrázek 2.18 – Legenda k přehledným kartogramům (Zdroj: ÚÚR)

Původní (celkový) a redukovaný turistický potenciál ORP, kterými vodní cesta Baťova kanálu prochází, je znázorněn v následující tabulce.

kraj	ORP	Potenciál cest. ruchu CELKEM	Potenciál cest. ruchu REDUKOVANÝ
Jihomoravský	Hodonín	660	420
	Veselí nad Moravou	1000	405
Zlínský	Otrokovice	375	330
	Uherské Hradiště	960	790
	Kroměříž	950	640

Tabulka 2.6 – Celkový a redukovaný turistický potenciál ORP na Baťově kanále

Redukovaný turistický potenciál ORP na vodní cestě Baťova kanálu je zobrazen na následující přehledné mapce. Pro úplnost je v mapce je zobrazena také Skalica, což je město, které se nachází už na území Slovenska. Jelikož je to turisticky velmi významné sídlo v blízkosti Baťova kanálu, je nutné rovněž zmínit. Turistický potenciál Skalice byl odhadnut podle stejné metodiky, s jakou byly hodnoceny obce v ČR a tento potenciál již nebyl dále redukován či dělen na další obce.

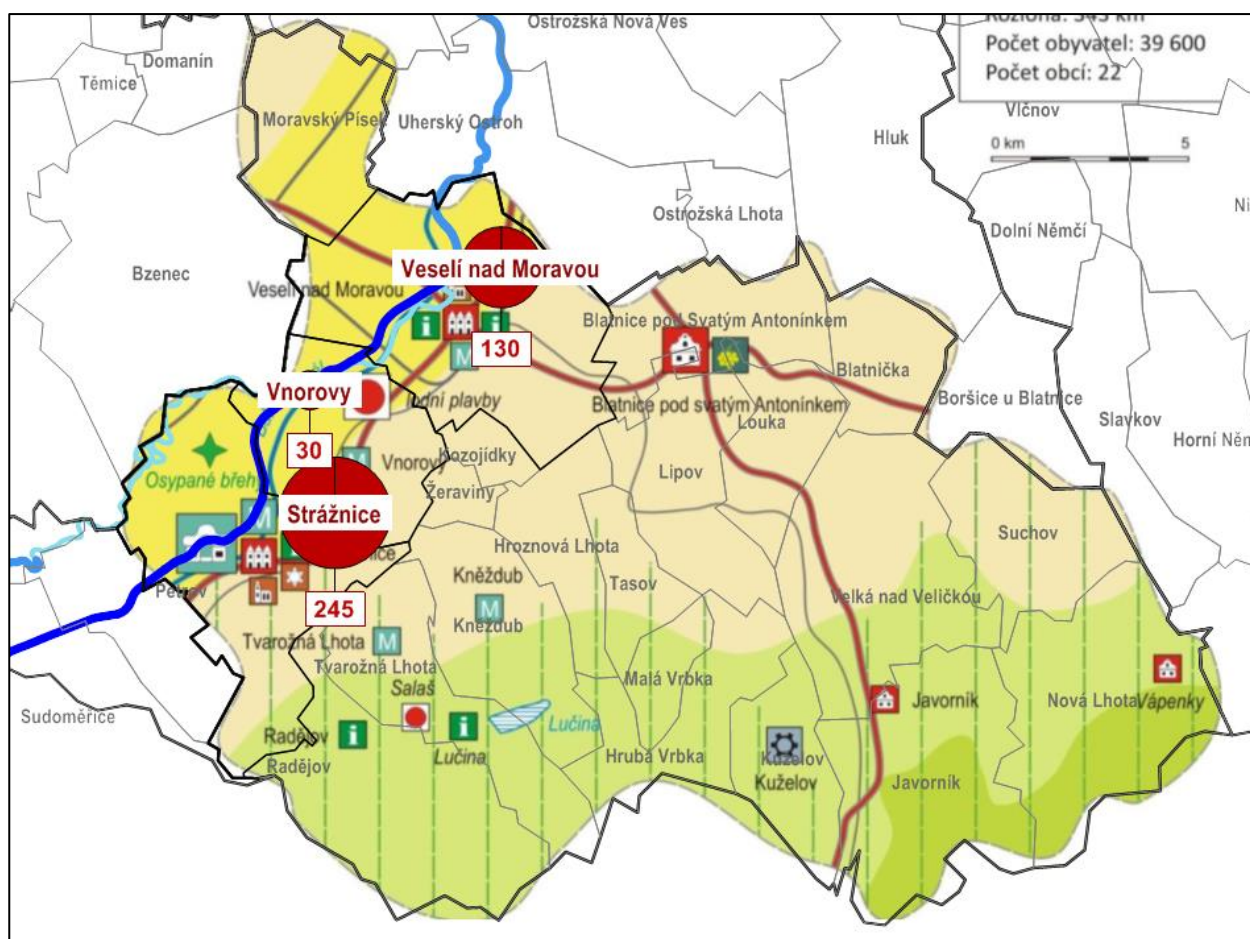


Obrázek 2.19 – Redukovaný turistický potenciál ORP na Baťově kanále

I přes redukcí turistického potenciálu pouze na lokality dostupné od vodní cesty je oblast jednotlivých území ORP příliš rozsáhlá a neumožňuje příliš detailní rozbor místních specifik. Z tohoto důvodu bylo přikročeno k dalšímu rozdělení již redukováného potenciálu ORP, a to na úroveň jednotlivých obcí, které pod tyto ORP spadají.

Hlavní vodítkem při tomto rozdělení byly opět přehledné kartogramy a tabulky (s neredukovaným) turistickým potenciálem jednotlivých ORP.

Na následujícím obrázku je graficky znázorněn příklad rozdělení redukováného turistického potenciálu ORP Veselí nad Moravou ve výši 405 bodů mezi jednotlivé obce.



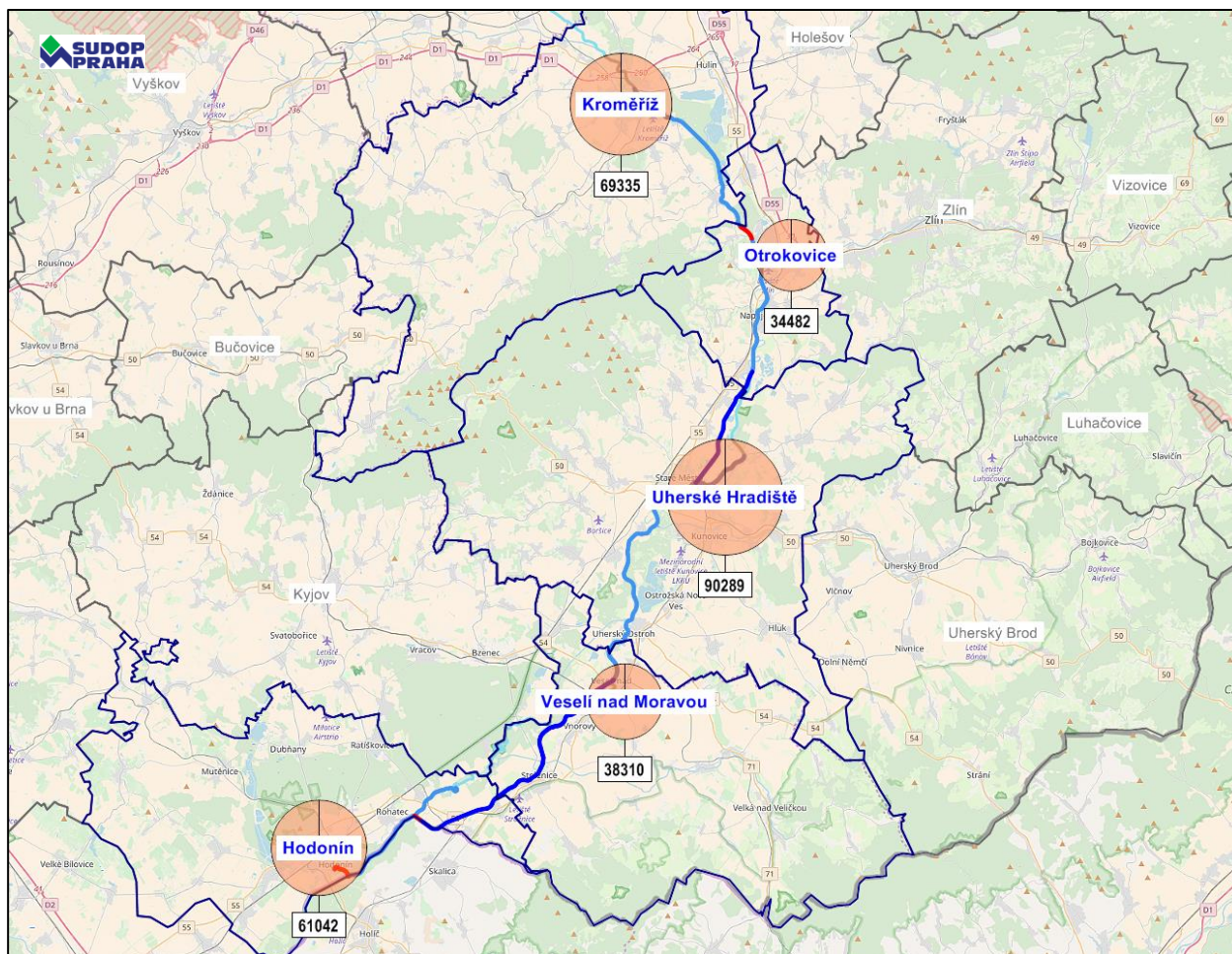
Obrázek 2.20 – Ukázka rozdělení redukovaného turistického potenciálu ORP Veselí nad Moravou mezi jednotlivé obce (Mapový podklad: ÚÚR)

Detailní rozbor jednotlivých ORP a rozdělení jejich redukovaného turistického potenciálu mezi jednotlivé obce je podrobně popsáno v dalších kapitolách.

2.8.2 Faktor velikosti obce

Velikost obce je druhým z hlavních faktorů ovlivňujících velikost celkového potenciálu lokality, tedy ve výsledku touze či potřebě v dané lokalitě zastavit. Tato potřeba totiž nezávisí pouze na čisté turistické atraktivitě dané lokality (návštěva turistických cílů), ale je vyvolána i poptávkou po službách, které tyto lokality nabízejí. Může se jednat například o tyto služby: nákupní možnosti, ubytování, pohostinství, kulturní akce, ale také návštěva lékaře, nemocnice atd. Nabídka takovýchto služeb zpravidla úměrně narůstá s velikostí sídla.

Velikost obce je v tomto hodnocení odvozena od počtu obyvatel jednotlivých ORP. Počet obyvatel byl převzat z podkladů vydaných Českým statistickým úřadem (ČSÚ) a vztahuje se k datu 1.1.2016. Počet obyvatel ORP, kterými prochází vodní cesta Baťova kanálu, je graficky znázorněn na následující mapce.



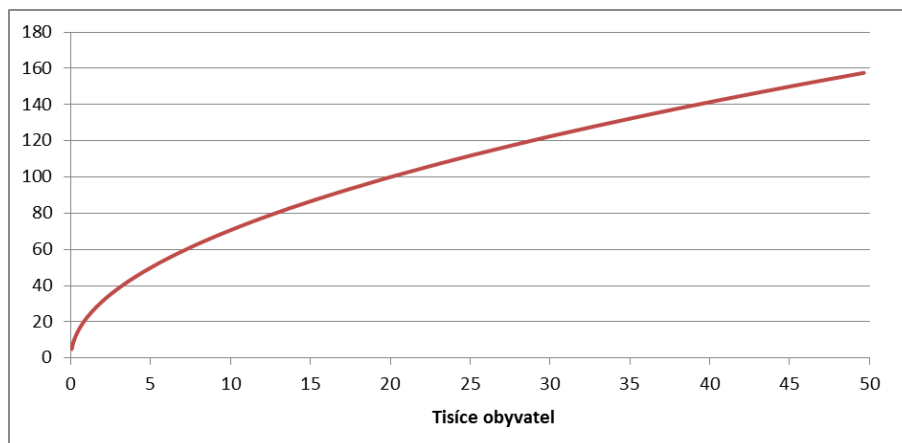
Obrázek 2.21 – Počet obyvatel k 1.1.2016 v ORP, kterými prochází Baťův kanál (Zdroj dat: ČSÚ)

V první fázi byl zjišťován rozsah nabízených služeb v jednotlivých obcích s nejrůznější velikostí od těch nejmenších, kde jedinou službou bývá prodejna potravin a případně i výčep, až po největší města s velmi rozsáhlým spektrem nabízených služeb. Cílem průzkumu obcí bylo zjistit možnou závislost rozsahu nabízených služeb (tedy přeneseně i jejich atraktivitu) na jejich velikosti (počtu obyvatel). Jedním z výsledků bylo zjištění, že atraktivita obcí neroste lineárně s počtem obyvatel, protože pak by to zejména u velkých obcí a měst vedlo k chybným závěrům neodpovídajícím skutečnosti. Ukázalo se, že u menších obcí roste jejich atraktivita poměrně strmě s jejich počtem obyvatel, avšak od určité velikosti obcí, kde funguje základní vybavenost službami, již pak atraktivita příliš nenarůstá. I přes velké výkyvy v některých obcích bylo možné za použití regresní analýzy určit přibližnou závislost těchto veličin, kterou lze vyjádřit pomocí funkce

$$Avo = \sqrt{0,5 * N}$$

kde Avo je atraktivita daná velikostí obce a N je počet obyvatel této obce.

Závislost atraktivitu obce na počtu obyvatel je znázorněna na následujícím grafu.



Obrázek 2.22 – Závislost atraktivity obce na počtu obyvatel

Atraktivita obcí odvozená z jejich velikosti byla spočtena pouze na úrovni jednotlivých obcí, nikoli celých ORP, neboť nelineární nárůst této atraktivity znamená, že by atraktivita celé ORP nebyla prostým součtem dílčích atraktivit pod ní spadajících obcí. Konkrétní hodnoty atraktivit jednotlivých obcí jsou uvedeny v dalších kapitolách.

2.8.3 Vzdálenost lokality od vodní cesty

Řada obcí, i těch turisticky atraktivních, je od Bažova kanálu poněkud vzdálena, aby byly snadno dosažitelné pěší chůzí. Je sice pravdou, že velká část návštěvníků plavících se na Bažově kanále má s sebou k dispozici jízdní kola, čímž se tento problém do jisté míry eliminuje. Přesto však vzdálenost od vodní cesty představuje určitý negativní faktor, který potenciál lokality pro vodní turisty omezuje.

Obecně platí, že hodnota tohoto parametru se vzdáleností obce od Bažova kanálu klesá. Jako hraniční hodnota byla zvolena vzdálenost 8 km, což představuje určitý kompromis v dosažitelnosti cíle pěší chůzí (cca 2 h) či na kole (cca 30 min). Při vzdálenosti 8 km (a větší) se faktor vzdálenosti od vodní cesty rovná nule. Naopak při vzdálenosti do 1 km se tento faktor zanedbává a automaticky se rovná 1.

Vzorec pro výpočet faktoru vzdálenosti lokality od vodní cesty (F_{LVC}) je následující:

$$F_{LVC} = (1 - Lvc/8)$$

2.8.4 Celkový potenciál lokality

Celkový potenciál lokality, který vyjadřuje její atraktivitu pro návštěvníky vodní cesty je vypočten kombinací výše uvedených faktorů:

- redukovaný turistický potenciál
- faktor velikosti obce
- vzdálenost lokality od vodní cesty

Celkový potenciál lokality (CPL) se tedy vypočte:

$$CPL = (A_{vo} + A_{tpr}) * F_{LVC} = (\sqrt{0,5 * N} + A_{tpr}) * (1 - Lvc/8)$$

kde **A_{tpr}** - je redukovaná hodnota turistického potenciálu lokality (viz kap. 2.8.1), **A_{vo}** - je atraktivita daná velikostí obce (viz kap. 2.8.2), **F_{LVC}** - je faktor vzdálenosti lokality od vodní cesty (viz kap. 2.8.3), **N** - je počet obyvatel obce a **Lvc** - je vzdálenost lokality od vodní cesty.

3 ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU

3.1 Stávající parametry vodní cesty

Baťův kanál je dle zákona sledovanou dopravně významnou využívanou vodní cestou kategorie 0. třídy. Pro třídu 0 nejsou mezinárodní dohodou definovány žádné minimální požadavky na parametry vodní cesty nebo minimální velikost plavidel. V České republice je však vyhláškou č. 222/1995 Sb. definována vodní cesta třídy 0 jako vodní cesta, určená pro osobní vodní dopravu a zajišťující proplavení plavidel rozměrů 20 x 5 metrů s ponorem 1,2 metru, což odpovídá maximálním přípustným rozměrům malého plavidla. Tato vyhláška také pro tuto kategorii určuje minimální parametry plavební dráhy, minimální rozměry plavebních komor a výslovně řadí do třídy 0 část řeky Moravy od ústí Bečvy po soutok s Dyjí, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec (Baťův kanál), jakožto sledovanou vodní cestu dopravně významnou, využívanou.

Dle zákona 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě v platném znění je řeka Morava definována jako využívaná vodní cesta v úseku od ústí Bečvy po soutok s Dyjí, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec (Baťův kanál). Délka Baťova kanálu (od Otrokovice do Skalice) je v současnosti přibližně 53 km, po prodloužení této vodní cesty na jihu do centra Hodonína a na severu do Kroměříže by jeho délka narostla až na cca 76 km. Spolu s navazujícími splavnými částmi, např. atraktivním neregulovaným úsekem Moravy nad Hodonínem by celková délka vodní cesty dosahovala něco přes 80 km. Mapu stávajícího Baťova kanálu i situaci po jeho rozšíření zobrazuje následující *Obrázek 3.1*.

Na Baťově kanále lze bez oprávnění řídit malá plavidla do výkonu 20 kW, která jsou schopná pouze výtlačné plavby a max. rychlosti 12 km/h. To znamená, že osoba starší 18 let může řídit plavidlo bez zvláštního povolení či průkazu, v půjčovně ho obsluha pouze proškolí k manipulaci s lodí. Plavba ve skluzu je zakázána. Na kanálových úsecích je povolena maximální rychlost 8 km/hod.

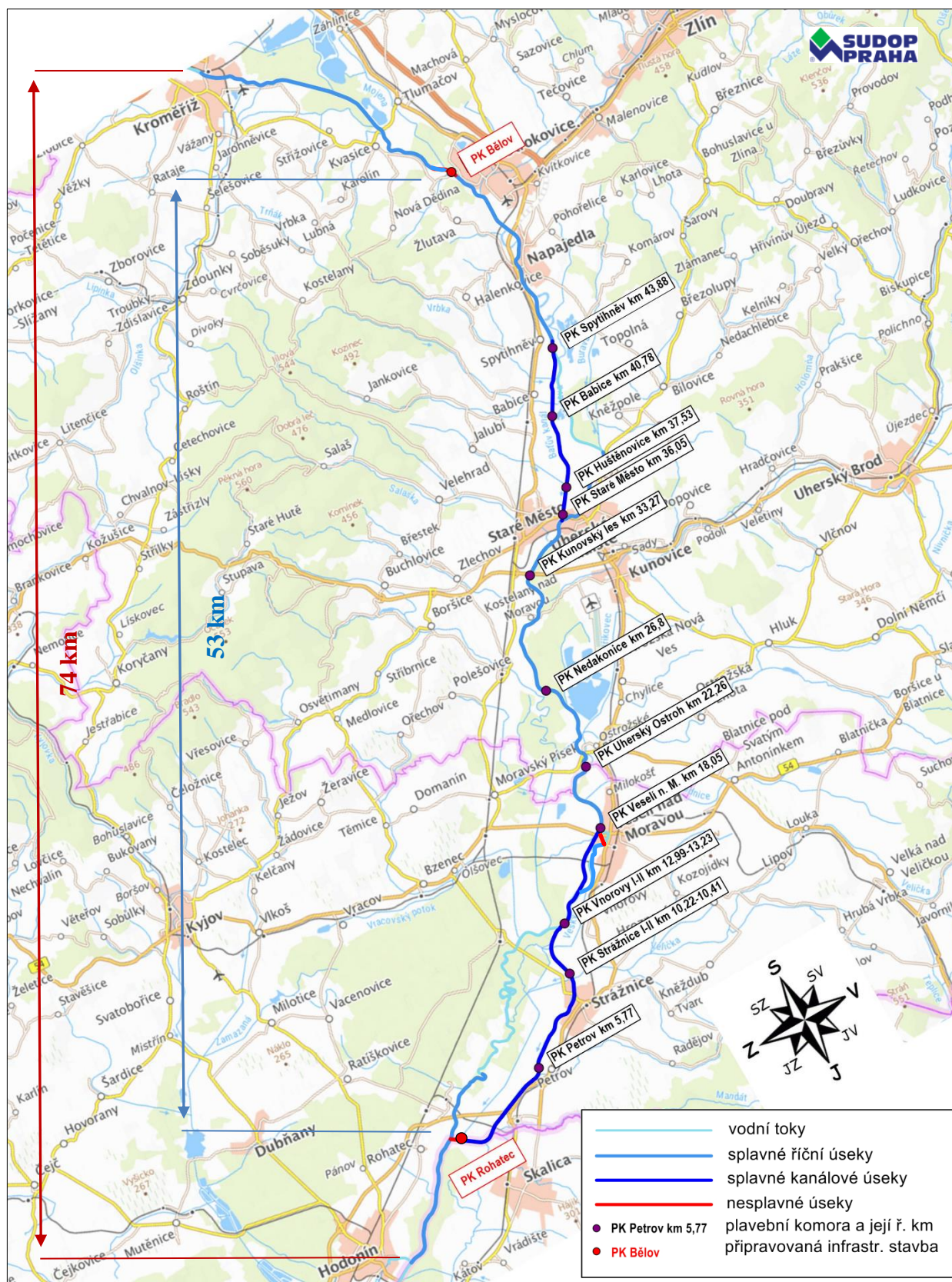
Hloubka Baťova kanálu je zpravidla 1,5 metru. Ponor lodi by neměl přesahovat 1,2 m, aby byla dodržena minimální marže 30 cm. Šířka plavebního kanálu většinou dosahuje 12 metrů. Na vodní cestě je postaveno 56 mostů, mnohé z nich jsou unikátní technickou památkou. Na říčních úsecích podjezdná výška mostů kolísá podle aktuálních průtoků. Nejnižší most v Uherském Ostrohu má proměnnou podjezdnou výšku podle vodního stavu řeky Moravy, který označuje světelný plavební znak. Výjimečně zde klesá podjezdná výška až na 2,1 m, obvykle je však na hodnotě 2,4 m. Nejčastější podjezdná výška u mostů je 3,3 m. Na vodní cestě je 10 pevných sjezdů do vody s různými parametry.

Rozdíl výšek na celé vodní cestě z Otrokovice do Sudoměřic činí zhruba 18 m a vyrovnává jej 13 zdymadel vybavených plavebními komorami o typických rozměrech 5,3 x 38 (50) m. Z toho je 11 plavebních komor plně automatizováno s možností ovládní prostřednictvím dálkového ovladače. Přehled v současnosti provozovaných PK s uvedenými užitnými rozměry, typickým rozdílem hladin (spádem) a ř. km uvádí následující tabulka.

název PK	ř. km	rozměry (š. x dl.)	běžný spád (m)
PK Petrov	5,77	5,3 x 41,55	2,50
PK Strážnice I	10,22	5,3 x 38,60	0,00
PK Strážnice II	10,41	5,3 x 38,60	0,00
PK Vnorovy II	12,99	5,3 x 38,50	0,92
PK Vnorovy I	13,23	5,3 x 41,45	2,92
PK Veselí n. M.	18,05	5,3 x 40,95	0,96
PK Uherský Ostroh	22,26	5,3 x 56,00	1,61
PK Nedakonice	26,80	5,3 x 56,00	1,58
PK Kunovský les	33,27	5,3 x 56,60	1,20
PK Staré Město	36,05	5,3 x 39,10	1,14
PK Huštěnovice	37,53	5,3 x 38,50	2,80
PK Babice	40,78	5,3 x 38,50	1,76
PK Spytihněv	43,88	5,3 x 38,40	0,74

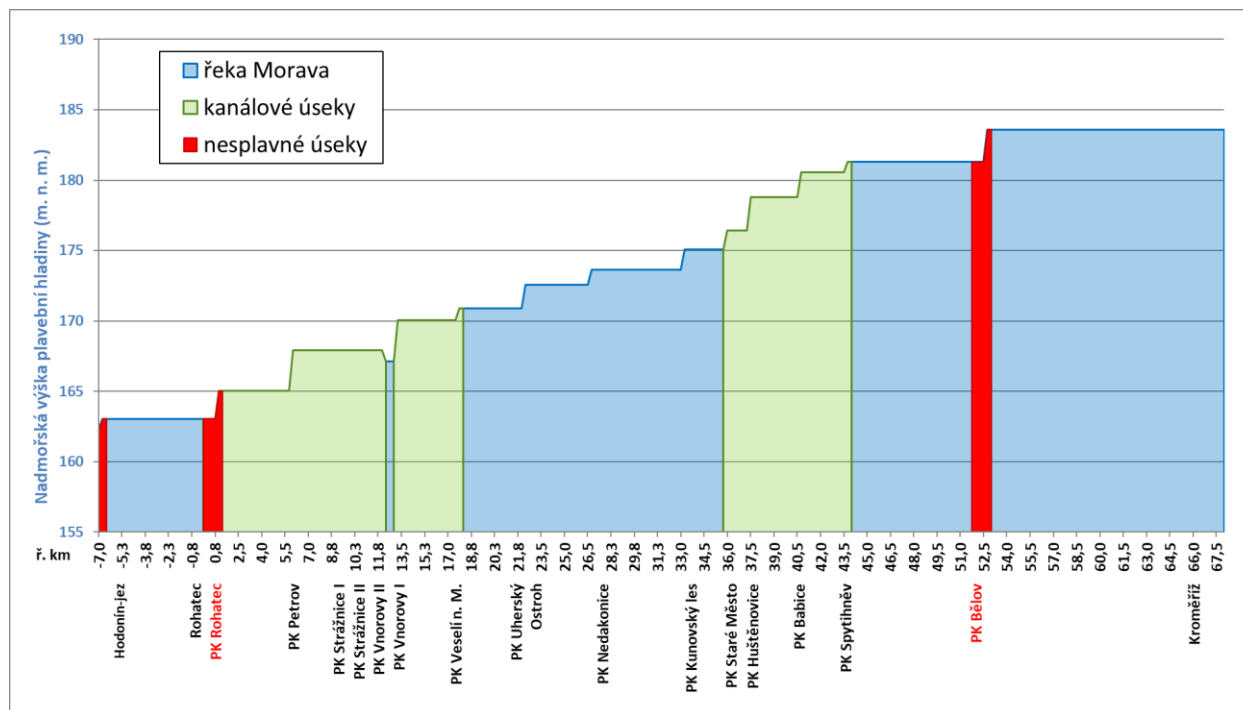
Tabulka 3.1 – Provozované PK na Baťově kanále ve stávajícím stavu

Na následujícím obrázku je přehledná mapa Baťova kanálu s vyznačením jednotlivých provozovaných PK. Zároveň jsou červeně vyznačeny v současnosti nesplavné úseky a připravované infrastrukturní stavby, které by vodní cestu prodloužily. Barevně jsou také odlišeny kanálové a říční úseky vodní cesty.



Obrázek 3.1 – Mapa Baťova kanálu

Na následujícím obrázku je zobrazen podélný profil Baťova kanálu, ze kterého jsou patrné jednotlivé PK a zdrže, výška jejich spádu a také kanálové, říční a v současné době nesplavné úseky.

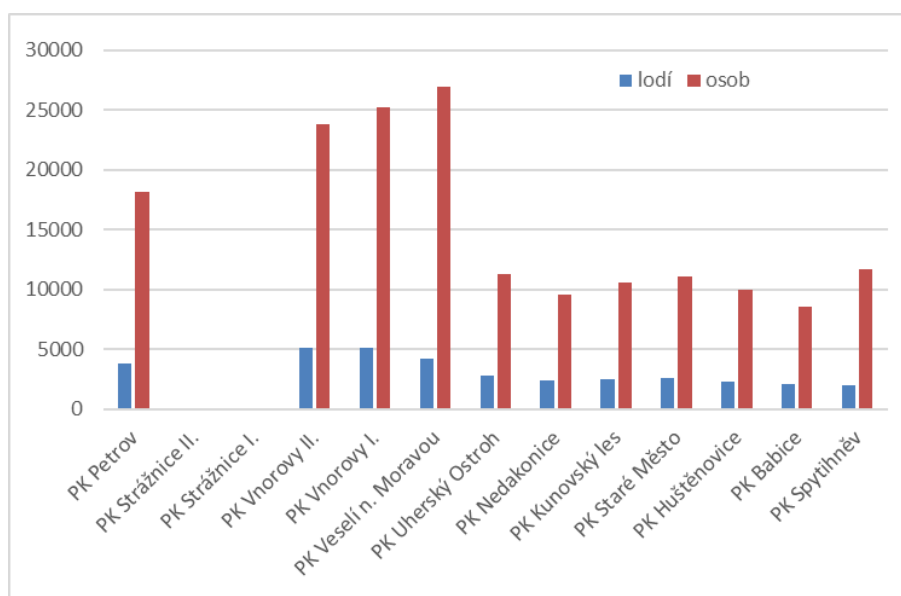


Obrázek 3.2 – Podélný profil Baťova kanálu

3.2 Stávající využití Baťova kanálu

Hlavním podkladem pro posouzení stávajícího využití Baťova kanálu jsou statistiky proplutí jednotlivých PK poskytnuté Povodím Moravy s.p.

Na následujícím grafu jsou zobrazeny počty lodí a počty osob, které propluly jednotlivými PK v roce 2024. Kategorie lodí není nijak dále členěna a zahrnuje tak malá plavidla i větší osobní lodě dohromady.

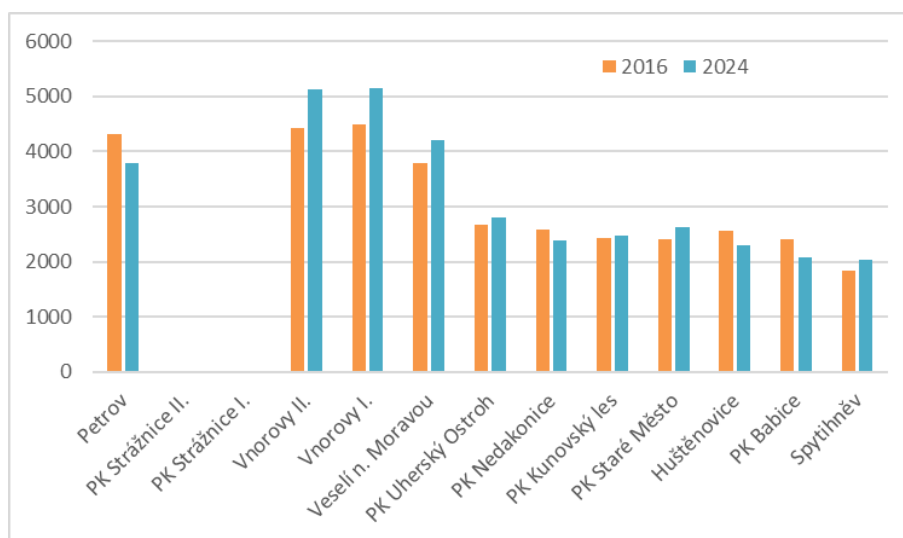


Obrázek 3.3 – Statistika proplavení PK v roce 2024 (Zdroj: PMO s.p.)

Z grafu je dobře patrné, že nejvíce vytížený je úsek Baťova kanálu v okolí Veselí n. Mor. a Strážnice. Z hlediska počtu proplavených lodí byl nejintenzivnější provoz na PK Vnorovy I (5154 lodí). Z hlediska počtu proplavených osob byla největší intenzita zaznamenána na PK Veselí n. Mor. (téměř 27 000 osob). PK Strážnice I a II jsou za normálního vodního stavu na Veličce neustále otevřené a evidence plavidel tak na nich neprobíhají. Ze statistik proplavení na PK je patrné výrazně vyšší využití jižní části Baťova kanálu v úseku Skalica – Veselí n. Mor., oproti jeho části od Veselí n. Mor. směrem na sever. Nejnižší počty proplavených lodí vykazuje nejsevernější PK na Baťově kanále - PK Spytihněv (2 028 lodí a cca 11 700 osob), nejnižší počet proplavených osob byl zaznamenán na PK Babice (2 072 lodí a cca 8 500 osob).

Z těchto hodnot lze odvodit průměrnou obsazenost lodí, která v roce 2024 činila 4,78 osob/lod'.

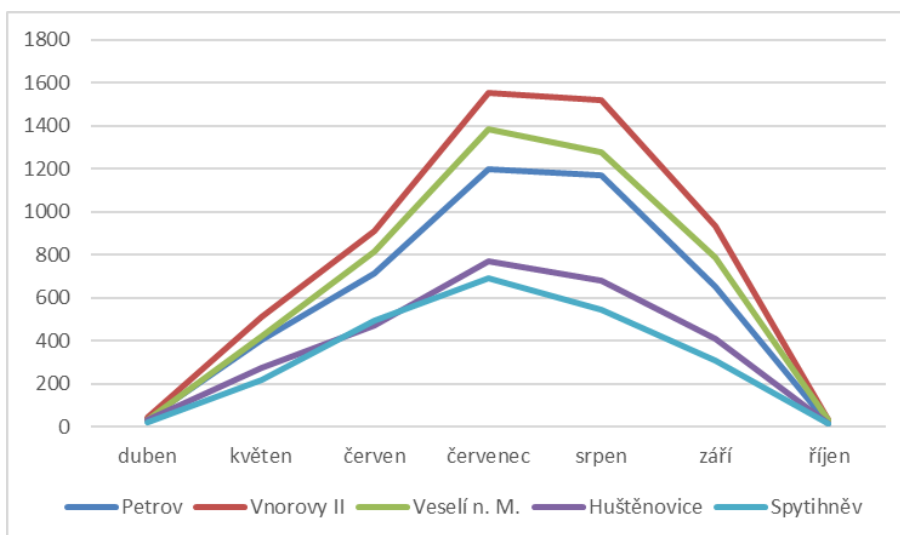
Vývoj počtu proplavených lodí za posledních 8 let je zdokumentován na následujícím grafu.



Obrázek 3.4 – Počet poplavených lodí na PK v letech 2016 a 2024 (Zdroj: PMO s.p.)

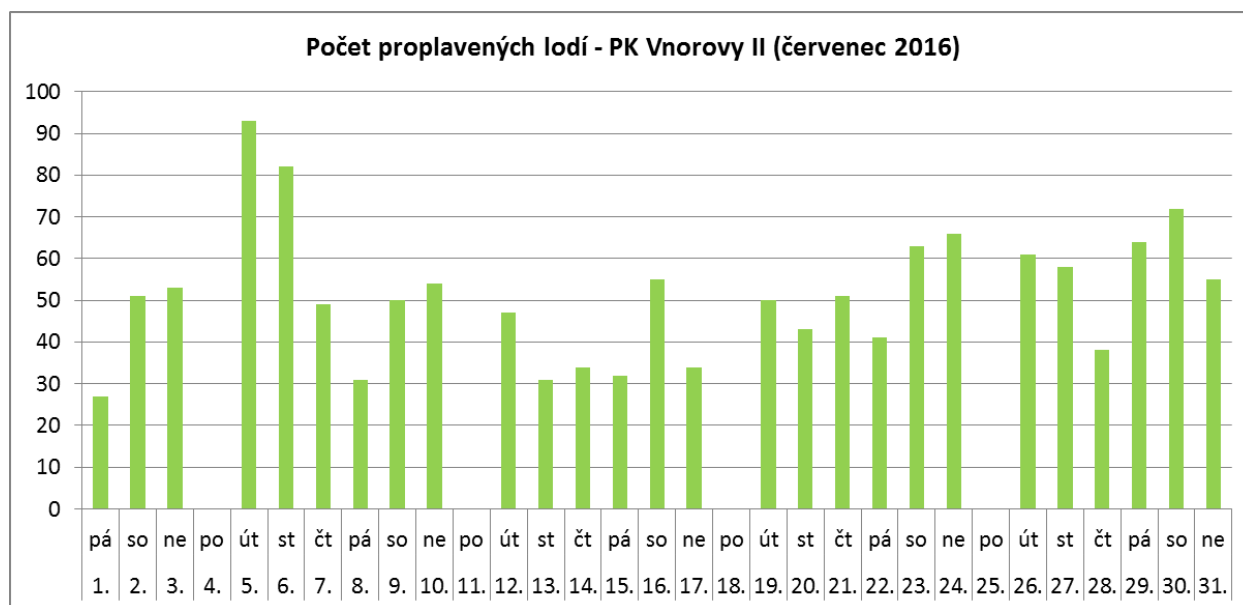
Počet proplavených lodí mezi roky 2016 a 2024 narostl celkově asi o 3 %, přičemž výrazně více narostl v jižní části mezi Vnorovy a Veselím n. Mor. - o cca 15 %, zatímco v té severní spíše stagnoval. K určitému poklesu také došlo na PK Petrov. Příčina tohoto poklesu nejspíš spočívá v mimořádně velké poptávce po plavbě tímto směrem v roce 2016, která byla způsobena v roce 2015 nově otevřeným přístavem Petrov, prvním svého druhu na Baťově kanále. Po odeznění této mimořádné poptávky se intenzita plavby vrátila do běžného stavu, k čemuž také přispěla skutečnost, že přístav Petrov již není na Baťově kanále jediný v poskytování podobných služeb, které dnes také nabízí např. přístav ve Veselí n. Mor.

V roce 2024 se na Baťově kanále plavilo přibližně 84 tis. návštěvníků (viz obr. Obrázek 1.14). Z toho naprostá většina (zhruba 78 tis. návštěvníků) absolvovala plavbu v rámci jednodenní návštěvy Baťova kanálu, většinou při plavbách na osobních lodích (63 tis. lidí). Přibližně 15 tis. návštěvníků si pronajalo loď v rámci jednodenní krátkodobé výpůjčky. Zbýlých přibližně 6 tis. návštěvníků se plavilo v rámci vícedenních pobytů většinou na malých kajutových lodích. Tato skupina v posledních letech zaznamenala nejvyšší nárůst (o cca 10–20 % ročně) a v některých úsecích se již přiblížila k horní hranici možného využití PK i kapacity stání v přístavištích. Tento problém nastává zejména v nejvytíženějších dnech (víkendech) v době hlavní turistické sezony (červenec, srpen). Počty proplavení v jednotlivých měsících plavební sezony na vybraných PK zobrazuje následující graf.



Obrázek 3.5 – Měsíční počet poplavených lodí na PK v roce 2024 (Zdroj: PMO s.p.)

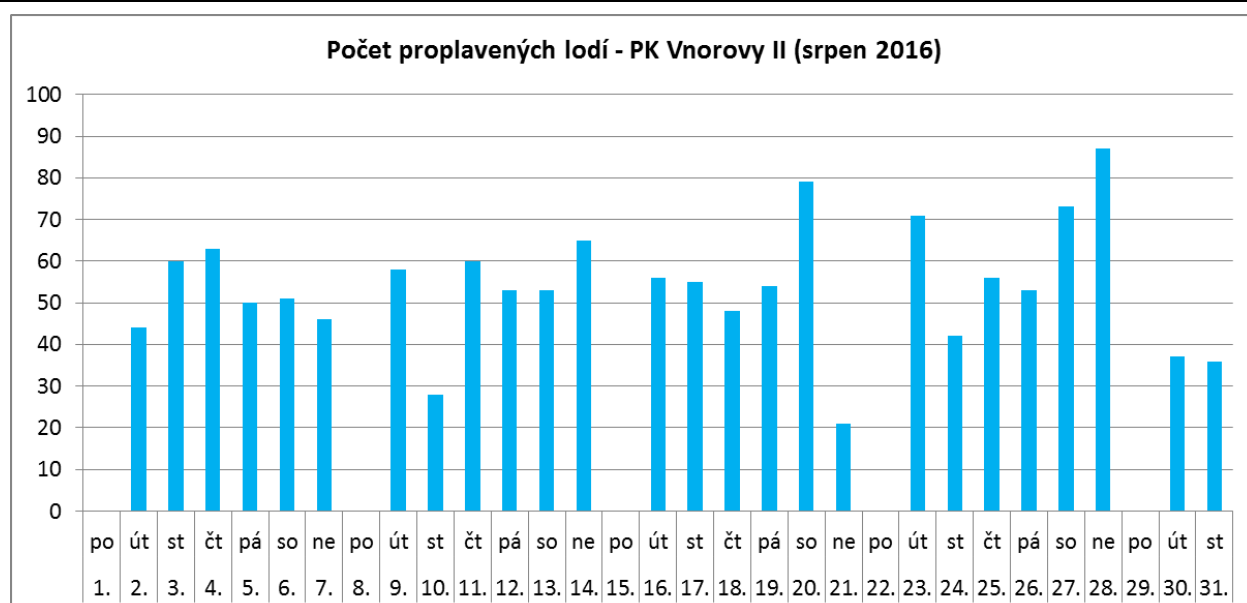
Využití nejvytíženější PK Vnorovy II v jednotlivých dnech července, tedy měsíce hlavní turistické sezony, je zachyceno na následujícím grafu z roku 2016. Takto detailní statistika proplavení PK nebyla od roku 2016 aktualizována, proto je vycházeno z dat roku 2016, nicméně trendy ve vytíženosti v jednotlivých dnech a měsících v zásadě odpovídají uvedeným datům a pro ilustraci nevyváženosti poptávky po proplavení v jednotlivých dnech je tato statistika dostačující.



Obrázek 3.6 – Denní počty poplavených lodí na PK Vnorovy II v červenci 2016 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.)

Jednoznačně nejvytíženější z celé sezony bývají na Baťově kanále dny okolo státních svátků 5. a 6.7., kdy bylo PK Vnorovy II proplaveno okolo 90 lodí za den. V ostatních víkendových dnech se počty proplavených lodí pohybovaly mezi 50 a 70 loděmi za den. Naopak v méně vytížených pracovních dnech byly počty proplavených lodí mezi 30 a 50 loděmi za den. Pondělí je na všech PK zavírací den, v tento den zpravidla probíhá předávání lodí v půjčovnách a zácvků v jejich obsluze. V případě nutnosti proplavení i v tento den mívají půjčovny a provozovatelé plaveb k dispozici dálkové ovládání PK.

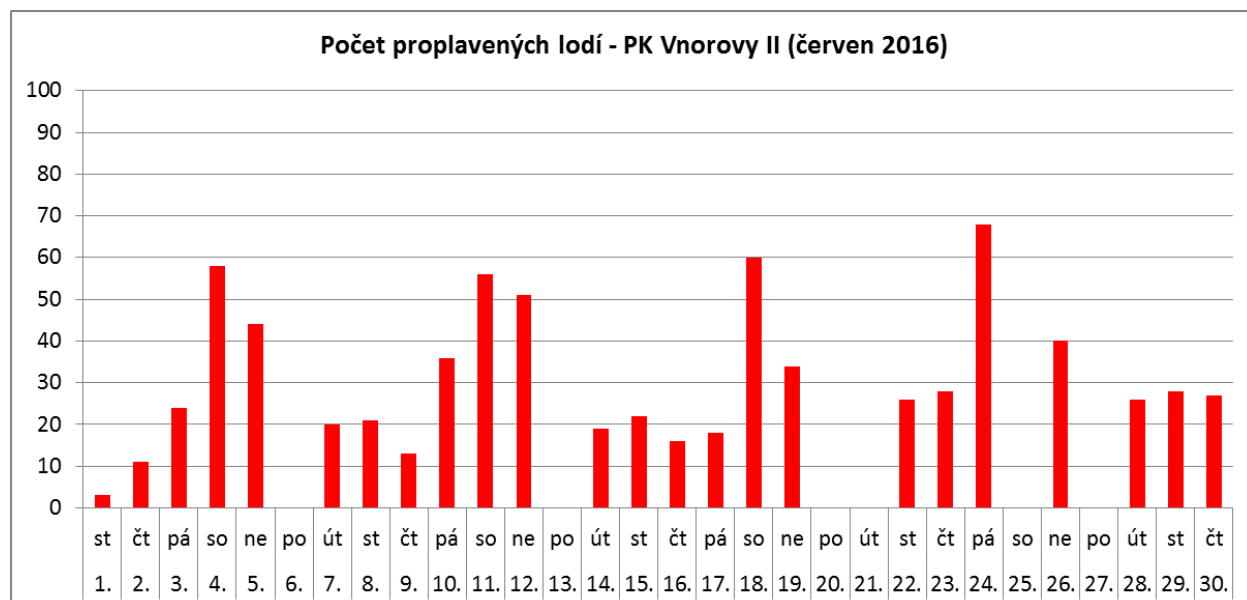
Obdobný graf denního počtu proplavených lodí v měsíci srpnu je znázorněn na následujícím grafu.



Obrázek 3.7 – Denní počty poplavených lodí na PK Vnorovy II v srpnu 2016 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.)

Nejvyšších hodnot bylo v srpnu dosaženo o víkendových dnech zejména v druhé polovině měsíce, kdy se četnost poplavení blížila hodnotám ze dnů státních svátků na začátku července (80 až 90 proplutí za den). V ostatních dnech se četnost pohybovala v rozmezí 40 až 60 proplutí za den.

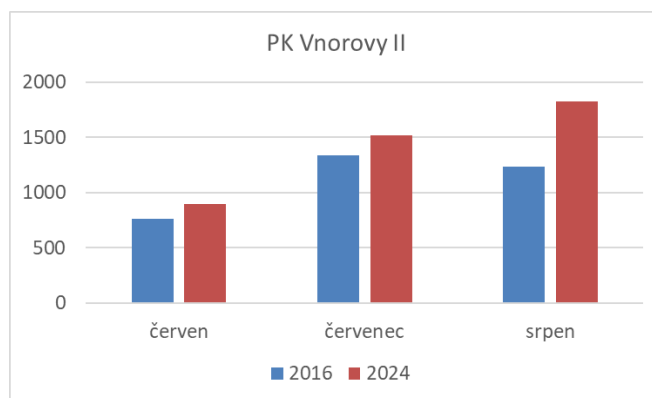
Pro představu o četnosti poplavení mimo hlavní turistickou sezonu je připojen obdobný graf za měsíc červen 2016.



Obrázek 3.8 – Denní počty poplavených lodí na PK Vnorovy II v červnu 2016 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.)

Z grafu vyplývá, že pouze o víkendech se četnost poplavení vyrovnává běžnému dni v hlavní turistické sezoně (50 až 60 proplutí za den). V ostatních dnech jsou četnosti kolem 20 proplutí za den.

Pro porovnání s uvedenými daty za rok 2016 je v následujícím grafu uveden celkový měsíční počet poplavených lodí na PK Vnorovy II v letech 2016 a 2024.



Obrázek 3.9 – Srovnání měsíčního počtu poplavených lodí na PK Vnorovy II v letech 2016 a 2024 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.)

Je patrné, že mezi roky 2016 a 2024 došlo k výraznému nárůstu, v červnu a červenci to bylo o 17 % a 14 %, v srpnu dokonce o 48 %, kdy měsíční počet poplavených lodí dosáhl hodnoty 1828. Pokud by rozložení četností poplavení v jednotlivých dnech zůstalo poměrově zachováno jako v srpnu 2016, znamenalo by to běžné překonání hranice 100 poplavených lodí za den, v extrémních případech i 120 poplavených lodí za den, což se už velmi blíží maximální možné (spíše ale teoretické) kapacitě PK ve výši 150 lodí/den – více v kap. 3.7 - Kapacita plavebních komor.

Skladba turistů plavících se na Baťově kanále není přesně známa, nevedou se o ní totiž žádné statistiky. Na základě informací z půjčoven a provozovatelů plaveb lze učinit odborný odhad, že českých turistů je přibližně 85 %, turistů ze Slovenska zhruba 12 % a na turisty z ostatních zemí připadá zbylá 3 %.

3.3 Přístaviště a přístavy na Baťově kanále

Na Baťově kanále je v současnosti poměrně hustá síť přístavišť a dalších možností zastavení. Zpravidla se jedná o přístaviště vybudovaná veřejným sektorem, většinou ŘVC, a tak tato přístaviště zároveň plní funkci veřejné služby. Některá přístaviště byla zřízena soukromým sektorem, většinou se jedná o půjčovny lodí, restaurace, kempy a další ubytovací zařízení.

V následující tabulce jsou uvedena nejvýznamnější přístaviště a přístavy na Baťově kanále a jejich základní parametry jako jsou kapacita, umístění, či zda plní funkci veřejné služby – viz kap. 2.6.1. Pro spojení s druhým břehem jsou uvažovány mosty do vzdálenosti 1 km od přístaviště. Červená linka odděluje v současném stavu dva nepropojené splavné úseky. Poloha v říčních km je udána dvojí – dle kilometráže Baťova kanálu, který je měřen od ústí do Moravy nad Hodonínem a na říčních úsecích také dle kilometráže řeky Moravy.

lokality	ř. km Baťův k.	ř. km Morava	umístění	břeh	kapacita (stání lodí)*	délka hrany (m)	typ infrastruktury	veřejné	most na druhý břeh
Hodonín	-	101,8	řeka	P	5	50 m	přístaviště	✓	✗
Rohatec	-	107,2	řeka	P	3	30 m	přístaviště	✓	✗
Rohatec-kolonie	-	109,3	řeka	P	5	50 m	přístaviště	✓	✓
Skalica	0,8	-	kanál	L	13	133 m	přístav	✓	✓
Výklopník (soukr.)	2,5	-	kanál	P	15	150 m	přístaviště	✗	✓
Přístaviště Výklopník (veř.)	2,5	-	kanál	P	4	45 m	přístaviště	✓	✓
Přístaviště Petrov	5,8	-	kanál	L	3	30 m	přístaviště	✓	✓
Přístav Petrov	6,1	-	kanál	L	45	-	přístav	✓	✓
Strážnice	9,7	-	kanál	L,P	26	-	přístaviště	✓	✓
Vnorovy	13,3	-	kanál	P	15	-	přístaviště	✗	✗
Veselí n. Moravou	17,6	-	kanál	L	35	-	přístav	✓	✓
Veselí n. Mor.-nad jezem	18,5	129,6	řeka	L	18	-	přístaviště	✗	✗
Uherský Ostroh	22,1	133,2	řeka	L	3	30 m	přístaviště	✓	✓
Kostelany n. Mor.	30,2	141,3	řeka	P	3	30 m	přístaviště	✓	✓
Uherské Hradiště	36,1	147,2	řeka	L	6	60 m	přístaviště	✓	✓
Staré Město	36,3	-	kanál	L	10	85 m	přístaviště	✗	✓
PK Huštěnovice	37,5	-	kanál	L	6	-	přístaviště	✗	✗
Babice	41,4	-	kanál	P	3	30 m	přístaviště	✓	✓
Babice-JachtMorava	41,8	-	kanál	L	4	30 m	přístaviště	✗	✓
Spytihněv	43,8	156,8	kanál	P	11	45 m	přístaviště	✓	✓
Napajedla-Pahrbeč	46,3	159,3	řeka	L	4	45 m	přístaviště	✓	✗
Napajedla-centrum	48,3	161,3	řeka	L	4	45 m	přístaviště	✓	✓
Otrokovice	52,8	165,8	řeka	L	6	60 m	přístaviště	✓	✓

*) v případě dlouhé přístavní hrany je uvažováno, že průměrná loď zabere přibližně 10 m délky, občasné stání os. lodí zabere cca 0,5 stání

Tabulka 3.2 – Přehled přístavišť a přístavů na Baťově kanále

U přístavišť s jednou přístavní hranou je jejich vyčíslení kapacity založeno na předpokladu, že 1 loď průměrně obsadí 10 m délky přístavní hrany. Tato délka představuje délku samotného plavidla, přiměřený manévrovací prostor a bezpečnostní odstup k dalším plavidlům. Pro potřeby kotvení osobních lodí, které na těchto přístavištích zastavují, byla odečtena hodnota 0,5 stání. To vyjadřuje skutečnost, že mimo časy zastavení osobní lodě mohou přístaviště krátkodobě využívat i jiná plavidla.

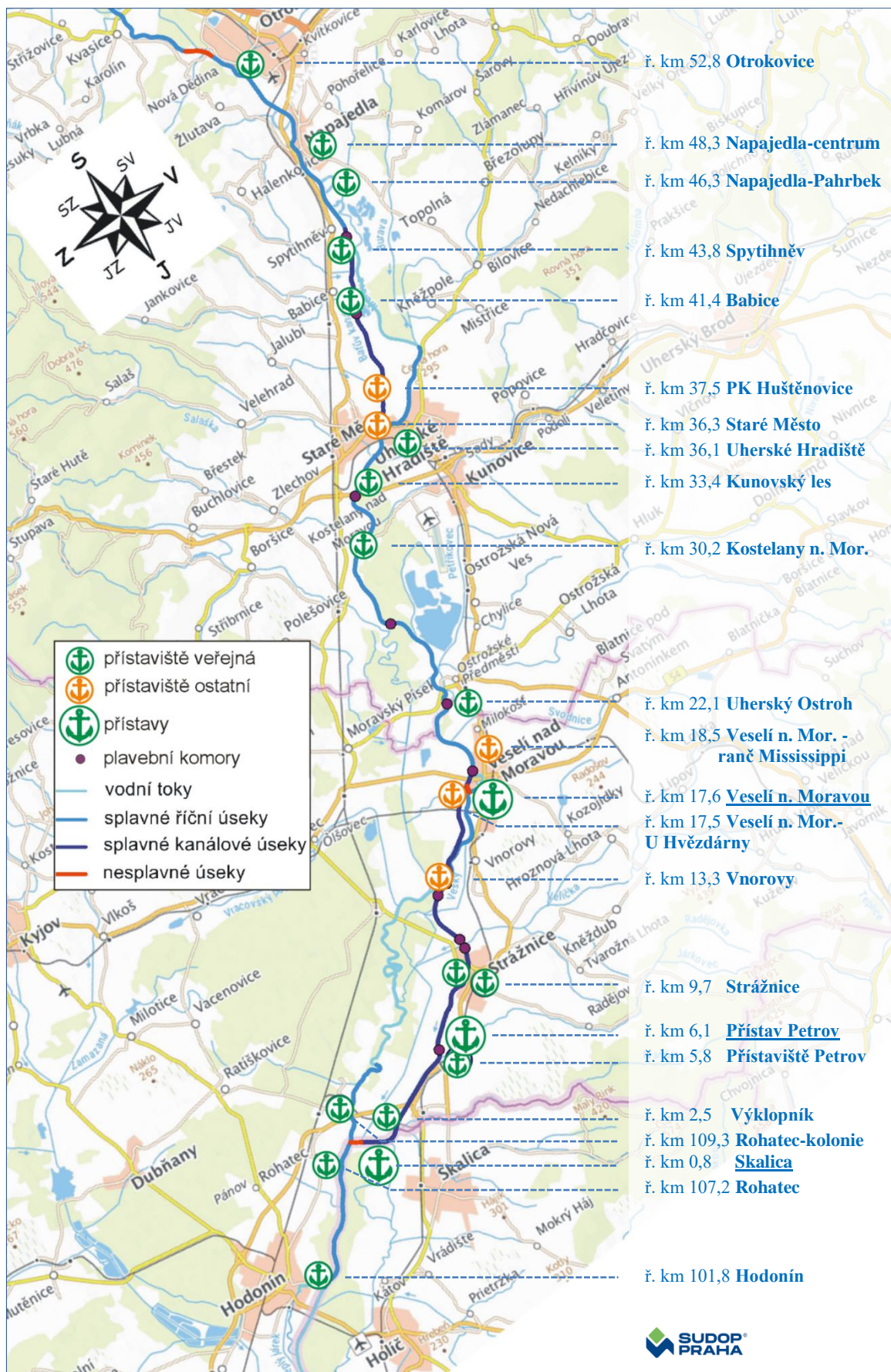
Bližší informace o vybavenosti a rozsahu poskytovaných služeb jednotlivých přístavišť poskytuje následující tabulka. Informace byly čerpány z oficiálních podkladů a map např. na adrese <https://www.batacanal.cz/pristavy.html>, v některých případech se však i dosti odlišují od rovněž oficiálních map např. na informačních tabulích přímo u Baťova kanálu. Důvodem je zřejmě nejednotná definice jednotlivých služeb (např. možnost pitné vody, el. energie či PHM) a jejich dosažitelnost od přístaviště.

lokality	ř. km Baťův k.	ř. km Morava	el. energie	WC	pitná voda	sprcha	sjezd pro lodě	servis lodí	odčerpání odpad. vod	ČS PHM
Hodonín	-	101,8	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗
Rohatec	-	107,2	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗
Rohatec-kolonie	-	109,3	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Skalice	0,8	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗
Výklopník (soukr.)	2,5	-	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓
Přístaviště Výklopník (veř.)	2,5	-	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗
Přístaviště Petrov	5,8	-	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗
Přístav Petrov	6,1	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Strážnice	9,7	-	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Vnorovy	13,3	-	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Veselí n. Moravou	17,6	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Veselí n. Mor.-nad jezem	18,5	129,6	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗
Uherský Ostroh	22,1	133,2	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗
Kostelany n. Mor.	30,2	141,3	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗	✗
Uherské Hradiště	36,1	147,2	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗
Staré Město	36,3	-	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
PK Huštěnovice	37,5	-	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Babice	41,4	-	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Babice-JachtMorava	41,8	-	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Spytihněv	43,8	156,8	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗
Napajedla-Pahrbeek	46,3	159,3	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Napajedla-centrum	48,3	161,3	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗
Otrokovice	52,8	165,8	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✗

Pozn.: v Petrově je ČS PHM plánovaná.

Tabulka 3.3 – Vybavenost přístavišť a přístavů na Baťově kanále

V tabulkách uvedená přístaviště jsou zakreslena na následující mapce.



Obrázek 3.10 – Mapa přístavů a přístavišť malých plavidel na Baťově kanále – stávající stav

3.4 Půjčovny lodí na Baťově kanále

Půjčoven lodí je na Baťově kanále velké množství a s rozvojem rekreační plavby přibývají stále další, ty stávající pak postupně rozšiřují flotily svých nabízených plavidel. Zároveň dochází k postupnému vylepšování kvality plavidel, kdy si uživatelé rádi připlatí za lepší plavidla, na druhé straně zde vzniká i „low cost“ pro nenáročné návštěvníky.

V některých případech půjčovny působí přímo ve veřejných přístavech (např. Petrov a Veselí nad Moravou), kde si za tímto účelem pronajímají dlouhodobá stání plavidel. Většina půjčoven (a zejména těch větších s více plavidly) mají zřízena svá soukromá přístaviště, odkud pak také návštěvníci svou plavbu zpravidla zahajují. Tato přístaviště někdy bývají provozována na veřejné bázi, tedy nabízí možnost příležitostného zastavení a využívání služeb i jiným návštěvníkům než klientům své půjčovny. Časté je však odmítání takovýchto „cizích“ návštěvníků, kteří pak musí poptávané služby hledat zejména ve veřejných přístavech a přístavištích. Některé půjčovny blízko přístavů pak praktikují model, že půjčované plavidlo stojí u soukromého přístaviště, nicméně zacvičení posádky a předání plavidla probíhá v přístavu, kam je za tímto účelem plavidlo dočasně přemístěno (v rámci 4 h bezplatného kotvení).

V následující tabulce je uveden seznam aktivních půjčoven na Baťově kanále dohledaných z dostupných zdrojů, zejména webových stránek. Stav odpovídá podzimu roku 2024. Základními segmenty nabízených plavidel jsou motorové čluny ke krátkodobému, maximálně jednodennímu zapůjčení a kajutové lodě pro vícedenní plavbu. Některé půjčovny nabízí také kánoe, veslice a jiné bezmotorové lodě, ty ovšem nebyly uvažovány, protože se z pohledu zaměření této studie nejedná o hlavní, ale pouze doplňkový segment.

lokality	motor. člunů	hausbotů	plavidel celkem	odkaz
Otrokovice	0	0	0	
Napajedla	3	0	3	
Spytihněv	2	7	9	http://www.pujcovnalodi.cz/hausboty
Babice	4	6	10	http://www.iachtmorava.cz/pronajem-a-cenik/
Huštěnovice	2	5	7	http://www.plavebni.cz/#nase-flotila
St. Město	2	4	6	https://www.lode-hausboty.cz
Uh. Ostroh	4	4	8	http://www.hausbotvilma.cz/
Veselí n. M.	3	10	13	https://www.batakanal.cz/hausboty/zapa.html
	0	14	14	http://www.batak-hausboty.cz/nase-lode/
	0	11	11	https://www.pronajemhausbotu.cz/nase-lode/
	5	6	11	http://www.pujcovna-hausbotu.cz
Vnorovy	3	0	3	http://www.batuvkanal.cz
Strážnice	0	2	2	https://www.batakanalodi.cz/lode/obytno-motorove-lode
Petrov	4	8	12	http://www.kajutovalod.cz/kontakt
	2	0	2	https://www.batak.cz/
	0	1	1	https://www.domeknavode.cz/
	10	2	12	https://www.batuvkanalpetrov.cz/pujcovani-lodi/
	1	1	2	http://pujcovna-navigator.cz
Sudoměřice	6	0	6	http://www.batak-pujcovnalodi.cz/
Skalica	4	6	10	http://www.prvaplavebna.sk/index.php/kajutova-lod/kajutove-lode
celkem	55	87	142	

Tabulka 3.4 – Přehled půjčoven lodí na Baťově kanále – stav podzim 2024

Půjčovny provozují své podnikání na základě povolení k trvalému kotvení vydaného SPS, pobočkou Přerov. Tato povolení se vydávají na určitý počet lodí, který nemusí být vždy naplněn. Dále provozovatelé půjčoven uzavírají nájemní smlouvy s Povodím Moravy s.p.

V tabulce níže jsou uvedeny povolené počty půjčoven a v nich umístěných lodí. Pro porovnání je uveden skutečný zjištěný počet nabízených plavidel v jednotlivých lokalitách. Je nutné upozornit, že zatímco zjištěný stav zahrnuje pouze počty motorových člunů a obytných lodí (hausbótů), jelikož to jsou hlavní cílové segmenty rekreační plavby, tak počet povolených lodí může zahrnovat i např. bezmotorové lodě (pramice) nebo šlapadla, čímž mezi oběma údaji vzniká jistá disproporce.

lokality	půjčoven	plavidel celkem	
		povolených SPS	skutečných
Napajedla	1	6	3
Spytihněv	1	22	9
Babice	2	2	10
Huštěnovice	1	6	7
St. Město	2	11	6
Uh. Ostroh	1	2	8
Veselí n. M.	10	55	49
Vnorovy	1	4	3
Strážnice	1	7	2
Petrov	5	25	29
Sudoměřice	2	21	6
Hodonín	1	17	4
celkem	28	178	136

Tabulka 3.5 – Přehled povolených půjčoven a počtu lodí na Baťově kanále a skutečný stav (Zdroj: SPS Přerov)

Z tabulky je patrné, že v mnoha případech není počet povolených lodí v půjčovnách ještě naplněn. Vzhledem k vysoké poptávce po rekreační plavbě půjčovny postupně pořizují další a další plavidla a rozšiřují své flotily. Lze tedy očekávat, že v nejbližších přibližně 10 letech budou povolené počty lodí naplněny.

3.5 Přístaviště a provoz osobních lodí (OLD)

Rozmístění stávajících přístavišť osobních lodí se z velké části překrývá s rozmístěním přístavišť malých plavidel, jelikož oba segmenty zpravidla využívají stejná přístaviště. V následující tabulce jsou vyznačeny hlavní přístaviště osobních lodí na Baťově kanále, zároveň jsou uvedeny informace o poloze přístavišť a možnosti spojení s druhým břehem, uvažovány jsou mosty do vzdálenosti 1 km od přístaviště. Ve výchozím stavu nesplavné úseky jsou vyznačeny červeně, úseky vodní cesty mezi nimi tak nejsou (zatím) vzájemně propojené.

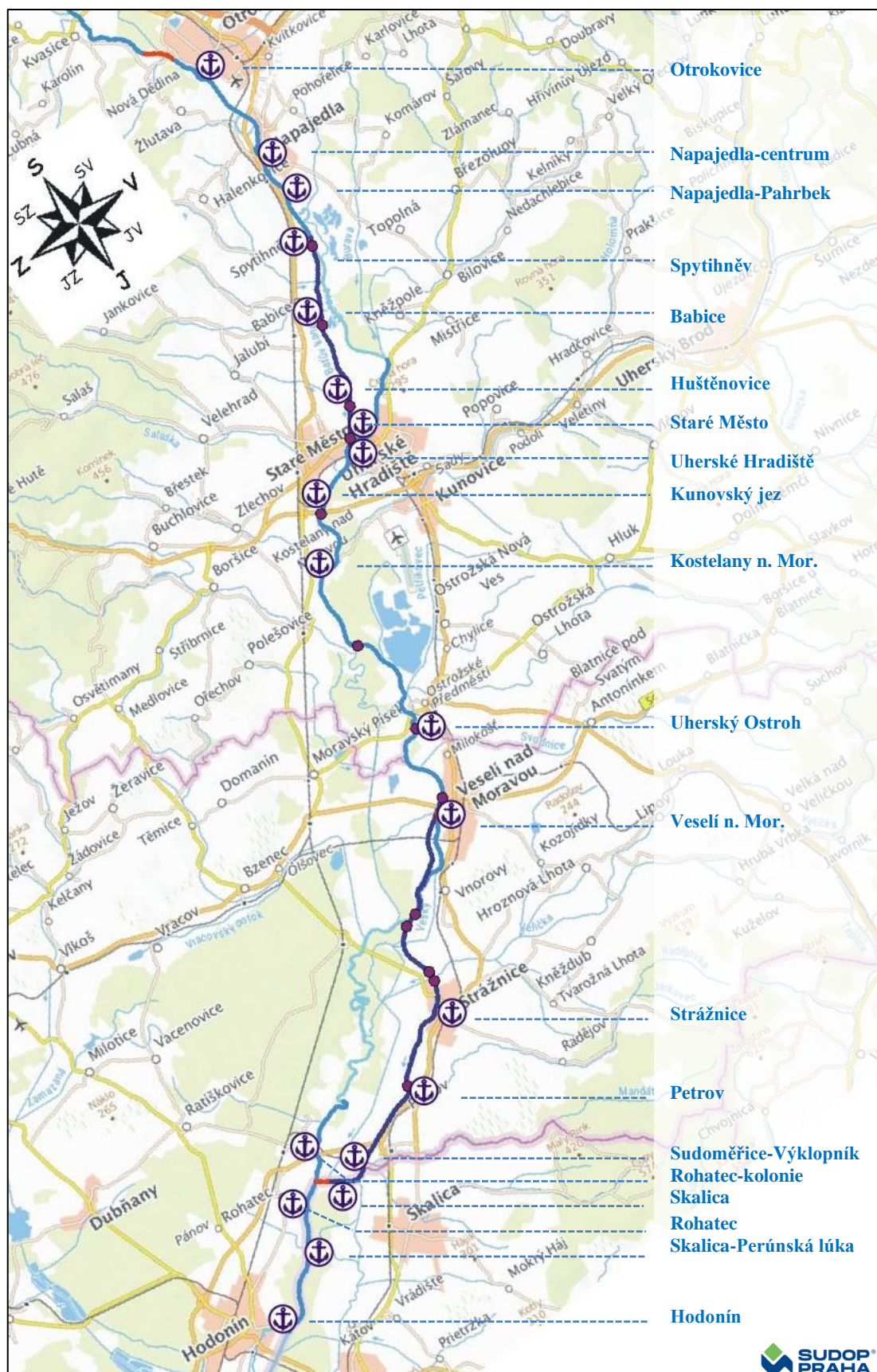
přístaviště OLD	ř. km Baťův k.	ř. km Morava	břeh	most na druhý břeh
Hodonín	-	101,8	P	✗
Skalica-Perúnská lúka	-	105,0	L	✗
Rohatec	-	107,2	P	✗
Rohatec-kolonie	-	109,3	P	✓
Skalica	0,8	-	L	✗
Výklopník	2,5	-	P	✓
Petrov	5,8	-	L	✓
Strážnice	9,7	-	L	✓
Strážnice	9,7	-	P	✓
Veselí n. Moravou	17,6	-	L	✓
Uherský Ostroh	22,1	133,2	L	✓
Kostelany n. Mor.	30,2	141,3	P	✓
Kunovský jez	33,4	144,5	P	✓
Uherské Hradiště	36,1	147,2	L	✓
Staré Město	36,3	-	L	✓
Babice	41,4	-	P	✓
Spytihněv	43,8	43,8	P	✓
Napajedla-Pahrbek	46,3	159,3	L	✗
Napajedla-centrum	48,3	161,3	L	✓
Otrokovice	52,8	165,8	L	✓
Kroměříž	66,8	179,8	P	✓

Tabulka 3.6 – Přehled přístavišť OLD na Baťově kanále

V současnosti je na Baťově kanále v provozu řada osobních lodí. Některé zajišťují pravidelnou linkovou dopravu, jiné slouží k vyhlídkovým okružním plavbám nebo jsou nasazovány jen při mimořádných událostech a na objednávku. Zde jsou uvedeny příklady nejdůležitějších osobních lodí a jejich typických plaveb:

- **Konstancie** linkové plavby Hodonín – Rohatec-kolonie a zpět
- **Noe** okružní plavby na objednávku ve Vnorovech
- **Cyklolod'** linkové plavby Strážnice – Uherský Ostroh
- **Ámos** okružní plavby ve Strážnici
- **Danaj** linkové plavby Veselí n. Mor. – Strážnice a okružní plavby ve Veselí n. Mor.
- **Morava** linkové plavby (Uh. Hradiště -) Spytihněv – Otrokovice
- **Bruno** okružní plavby v Kroměříži

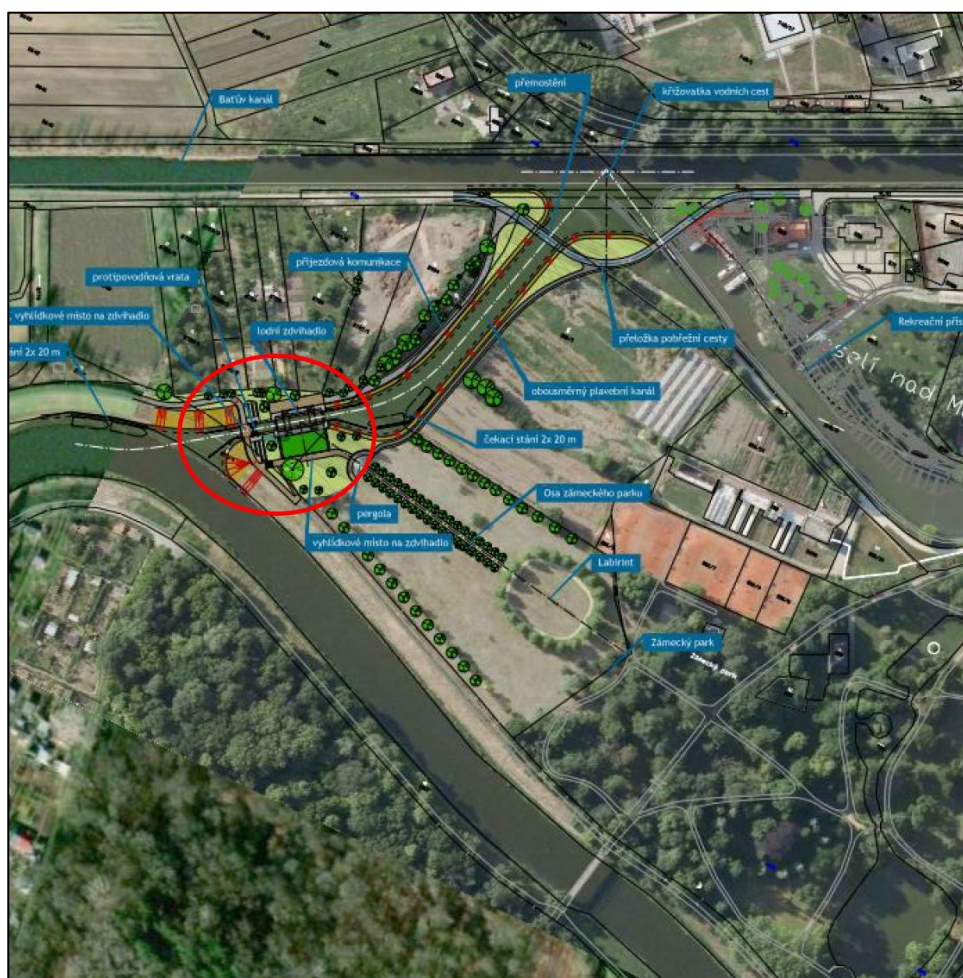
Na následující mapce jsou vyznačena stávající přístaviště osobních lodí, mimo mapu se nachází ještě malé přístaviště OLD v Kroměříži sloužící pro loď Bruno.



Obrázek 3.11 – Přehled přístavišť osobních lodí na Baťově kanále – stávající stav

3.6 Dříve zpracované studie marketingové analýzy

Tato studie s názvem *Komplexní aktualizace a doplnění marketingové analýzy a hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále* vychází především z původní studie *Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále* (SUDOP Praha a.s.; 06/2019). Hlavním cílem je tento dříve zpracovaný materiál zaktualizovat z pohledu harmonogramu, investičních nákladů i marketingové analýzy a na ni navazující ekonomické hodnocení. Dalším cílem je zapracování některých dalších záměrů, které nebyly součástí původní studie. Nejdůležitějším z nich je studie s názvem *Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy* (Ernst & Young, s.r.o.; 2020), která prověřovala novou infrastrukturu vodní cesty ve Veselí n. Mor. Ta by v blízkosti Zámeckého parku propojila Baťův kanál s řekou Moravou pomocí lodního zdvihadla.



Obrázek 3.12 – Navrhované umístění lodního zdvihadla - Plavební okruh Veselí n. Mor. – Vnorovy (Zdroj: Studie E&Y)

Vizualizace objektu nového LZ je znázorněna na následujícím obrázku.



Obrázek 3.13 – Vizualizace objektu lodního zdvihadla ve Veselí n. Mor. (Zdroj: ŘVC)

Propojením Baťova kanálu a řeky Moravy se vytvoří dvě paralelní vodní cesty mezi přístavem ve Veselí n. Mor. a PK Vnorovy I., kde se obě vodní cesty opět spojují. Paralelní cesty by tak nabídly atraktivní okružní plavby mezi Veselím n. Mor. a Vnorovy, kdy loď neproplouvá jedním úsekem tam i zpět. Na následující mapce je znázorněna trasa okruhu.

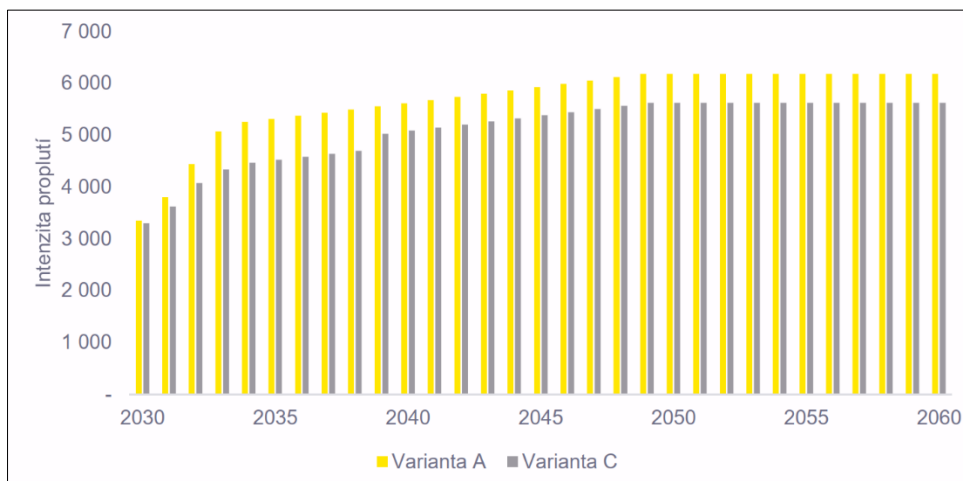


Obrázek 3.14 – Investiční záměr Plavební okruh Veselí n. Mor. – Vnorovy (Zdroj: ŘVC)

Trasa okruhu bude měřit asi 9 km a začínat bude v těsné blízkosti výjezdu z přístavu ve Veselí n. Mor., který v nedávné době prošel velkou modernizací a zkapacitněním. Další rozšíření tohoto přístavu (výstavba stánů i na druhém břehu) je pak součástí záměru plavebního okruhu, stejně jako výstavba přístaviště v Zarazicích.

Studie E&Y vycházela z předpokladu, že plavební okruh bude realizován až po kompletním dokončení staveb v rámci původního EH, SUDOP 6/2019, tedy až po jeho prodloužení do Hodonína a Kroměříže k roku 2030. Tento předpoklad byl ale v rámci navazující aktualizace a zpracování citlivostní analýzy změněn a příprava projektu plavebního okruhu byla urychlena s předpokládaným uvedením do provozu od roku 2028.

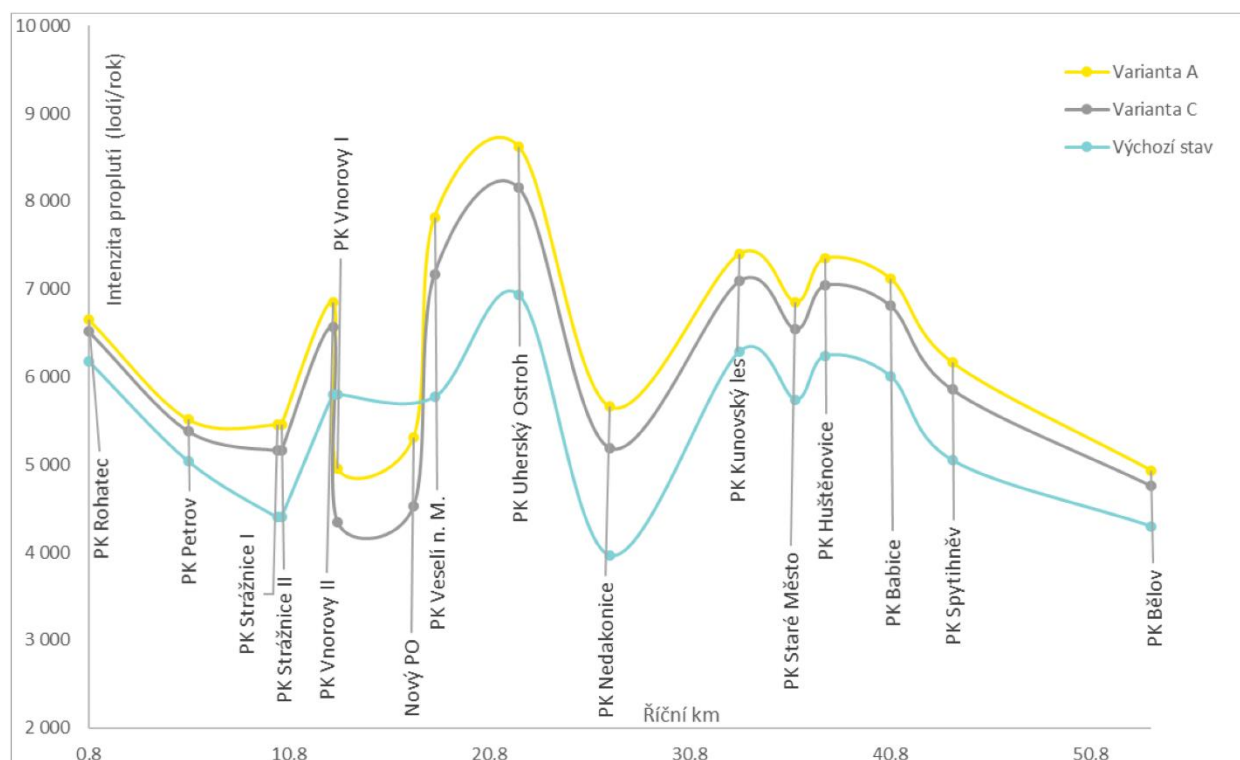
Prognózaný počet proplutí novým plavebním objektem ve Veselí n. Mor., jak byl uveden v původní studii E&Y z roku 2020, je znázorněn na následujícím grafu, var. A předpokládá výstavbu LZ, var. C předpokládá PK. V obou variantách se tehdy uvažovalo se zprovozněním od roku 2030.



Obrázek 3.15 – Intenzita proplavení v novém plavebním objektu Veselí n. Mor. (Zdroj: Studie E&Y)

Prognózané počty proplutí novým plavebním objektem by se měly pohybovat v rozmezí 4 až 6 tis. lodí ročně, přičemž var. s PK vykazuje hodnoty o několik set lodí ročně méně.

Celkový dopad na prognózu proplavených lodí na Baťově kanále vlivem nového plavebního okruhu s LZ je patrný z následujícího grafu, graf se vztahuje k roku 2035.



Obrázek 3.16 – Intenzita proplavení – Plavební okruh Veselí n. Mor. – Vnorovy, rok 2035 (Zdroj: Studie E&Y)

Záměr nového plavebního okruhu se v samostatném ekonomickém hodnocení ukázal být jako ekonomicky efektivní a byl doporučen k následné realizaci, a to ve variantě s lodním zdvihadlem (LZ). Výhodou tohoto technicky neobvyklého řešení je, že nebude ovlivněn vodní režim na řece Moravě, unikátnost tohoto zařízení také přiláká podstatně více návštěvníků a zájemců o proplavení, než kolik by jich přilákala běžná PK. Výsledky z výše uvedené studie budou zapracovány do aktuálně zpracovávané komplexní studie.

Dalším materiálem, který byl v nedávné době zpracován, je **Analýza dopadu prodloužení komorovací sezony - Baťův kanál (Kreia; 2023)**. První část tohoto materiálu se zabývá komplexní analýzou současného stavu využívání Baťova kanálu vč. analýzy cílových skupin návštěvníků, vymezuje spádové území Baťova kanálu a identifikuje význam Baťova kanálu pro rozvoj cestovního ruchu.

Ve druhé části jsou představeny hlavní závěry z výzkumných anket mezi účastníky plavby na pobytových lodích, výletních lodích a motorových člunech, poskytovateli služeb na Baťově kanálu a širokou veřejností. Jedna z klíčových otázek, která byla obsažena ve všech anketách, byla zaměřena na posouzení atraktivity Baťova kanálu z hlediska kalendářních měsíců a provozní doby v rámci jednoho dne. Téměř všichni respondenti považují za jednoznačně atraktivní měsíce pro plavbu Baťovým kanálem květen až září, za spíše atraktivní měsíce jsou považovány duben a říjen, naopak listopad až březen je pro respondenty neatraktivní. Co se týče provozní doby, pak je za jednoznačně atraktivní považováno časové rozmezí 8:30 až 20:00. Pozdější či dřívější hodiny nejsou pro respondenty příliš atraktivní.

Ve třetí části jsou posuzovány dopady a přínosy vyplývající ze současného fungování Baťova kanálu. Spotřeba iniciovaná návštěvností Baťova kanálu v sezoně 2021 dosáhla úrovně cca 144 až 159 mil. Kč, z čehož plynou příjmy pro veřejné rozpočty v multiplikaci na úrovni cca 58 až 64 mil. Kč. Zároveň jsou s fungováním Baťova kanálu spojeny významné nekvantifikovatelné přínosy (volnočasová nabídka a kvality života, rozvoj cestovního ruchu, regionální rozvoj, marketing a PR).

Ve čtvrté části je na základě zpracovaných analýz představen návrh prodloužení komorovací sezony Baťova kanálu. Pokud by došlo k navýšení počtu komorovacích dnů o úterý až čtvrtek v květnu a září a navýšení počtu komorovacích hodin ze současných 9:30 až 18:00 na 9:00 až 20:00 v období od začátku června do poloviny srpna, pak by se zvýšil počet návštěvníků Baťova kanálu a jejich spotřeba spojená s návštěvou spádové oblasti Baťova kanálu z cca 144 až 159 mil. Kč na cca 174 mil. Kč až 193 mil. Kč, tedy o cca 15 až 49 mil. Kč. Ze zvýšené spotřeby v této výši plynou zvýšené příjmy pro veřejné rozpočty v multiplikaci na úrovni cca 71 až 78 mil. Kč, tedy o cca 6 až 20 mil. Kč vyšší než v sezoně 2021. Tento dodatečný příjem pro veřejné rozpočty za jednu sezonu je vyšší než náklady na zajištění prodlouženého provozu plavebních komor.

Celá studie obsahuje řadu velmi cenných informací vzešlých z průzkumů a vyvozuje z nich řadu podnětných závěrů, jak fungování Baťova kanálu do budoucna zlepšit. Výsledky této studie bude zohledněny v aktuálně zpracovávané komplexní studii.

3.7 Kapacita plavebních komor

S postupným rozvojem rekreační plavby na Baťově kanále se čím dál tím více projevuje propustnost plavebních komor jako jeden z výrazně omezujících prvků dalšího rozvoje plavby. Je to navíc problém velmi obtížně řešitelný, na rozdíl například od problému s nedostatečným počtem míst k stání plavidel. Největší problém s kapacitou nastává momentálně v jižní části této vodní cesty, která patří k nejvíce frekventovaným úsekům. Týká se to především PK Vnorovy I a II, které v roce 2024 proplavily přes 5 tis. lodí. Problém s kapacitou lze očekávat i ve Veselí n. Mor. (přes cca 4200 lodí) a po prodloužení vodní cesty do Hodonína, čímž vzroste atraktivita jižního úseku kanálu, lze očekávat problémy i na PK Petrov (3800 lodí v roce 2024). Na základě podrobnějších dat z roku 2016 dosahoval v nejvytíženějších měsících červenci a srpnu počet proplavených lodí až 1 400 (PK Vnorovy II) – viz *Obrázek 3.5*. V nejvytíženějších dnech sezony pak dosahoval počet proplavených lodí až 93 – viz *Obrázek 3.6*, počtu více než 70

proplavených lodí bylo dosaženo celkem v 8 dnech. Hodnota 93 lodí/den se již velmi blíží maximální možné kapacitě plavební komory.

Propustnost PK nejvíce ovlivňují její rozměry a doba proplavení. Rozměry plavebních komor jsou na Baťově kanále dvojí, a to podle původního režimu plavby – zda byl v úseku člun tažen traktorem či remorkérem. Pro první typ PK, na Baťově kanále zdaleka nejvíce rozšířen, jsou typické rozměry 38 x 5,3 m, pro druhý typ pak 56 x 5,3 m, více viz *Tabulka 3.1 – Provozované PK na Baťově kanále ve stávajícím stavu*. Doba proplavení je u jednotlivých PK tak odlišná, nejvíce ji ovlivňuje velikost rozdílu hladin, které PK vyrovnává. Odlišná doba proplavení ve směru nahoru či dolů je způsobena tím, že se čas proplavení počítá od vypuštěného stavu, jakožto základního stavu PK. Pro proplavení ve směru dolů je tak nutné PK nejprve napustit. V reálu se však při proplavování střídají oba stavy a lodě se proplavují nahoru i dolů bez těchto prodlení. Pro potřeby propustnosti je vhodné kalkulovat celý proplavovací cyklus, jakožto součet časů za oba směry, neboť čas celého cyklu dobře odpovídá realitě, kdy kromě vlastního proplavení je potřebné kalkulovat i další časy pro manipulaci s loděmi při čekání, vjíždění do PK a její opouštění.

V následující tabulce je uvedena doba proplavení jednotlivými PK v obou směrech a délka celého cyklu.

Plavební komora	nahoru (v minutách)	dolů (v minutách)	celý cyklus (v minutách)
PK Spytihněv	10	15	25
PK Babice	10	15	25
PK Huštěnovice	12	19	31
PK Staré Město	10	15	25
PK Kunovský les	10	20	30
PK Nedakonice	10	20	30
PK Uherský Ostroh	14	22	36
PK Veselí n Moravou	13	16	29
PK Vnorovy I.	20	20	40
PK Vnorovy II.	14	17	31
PK Petrov	15	30	45

Tabulka 3.7 – Doby proplavení na jednotlivých PK (Zdroj: Povodí Moravy, s. p. / Rekreační přístav Napajedla-Pahrbek, marketingová analýza, M-envi s.r.o., 2014 a studie Plavebního okruhu, E&Y, 2020)

Z tabulky je patrné, že hned dvě ze čtyř nejvytíženějších PK – **Vnorovy I** a **Petrov** vykazují největší délku cyklu - 40 min PK Vnorovy I a 45 min PK Petrov. Důvodem je, že obě PK překonávají značný spád – 2,92 resp. 2,5 m.

Následující tabulka podává přehled o rozměrech jednotlivých PK, délce jejich cyklu a přibližného počtu realizovatelných proplavovacích cyklů za 1 osmihodinovou směnu. Velká většina PK disponuje užitečnou délkou přibližně 38,5 m. V takovém případě lze uvažovat s proplavením až 5 lodí najednou (např. v kategoriích 1 x B, 2 x C a 2 x D). U rozměrově delších PK, které mají až 56 m užitečné délky, bylo uvažováno s možným proplavením až 7 plavidel na jedno proplavení. Více prostoru lze v PK získat při šikmém stání plavidel, jak je patrné na následujícím obrázku.



Obrázek 3.17 – Šikmé postavení lodí v PK Veselí nad Moravou (Zdroj: <https://www.pronajemhausbotu.cz>)

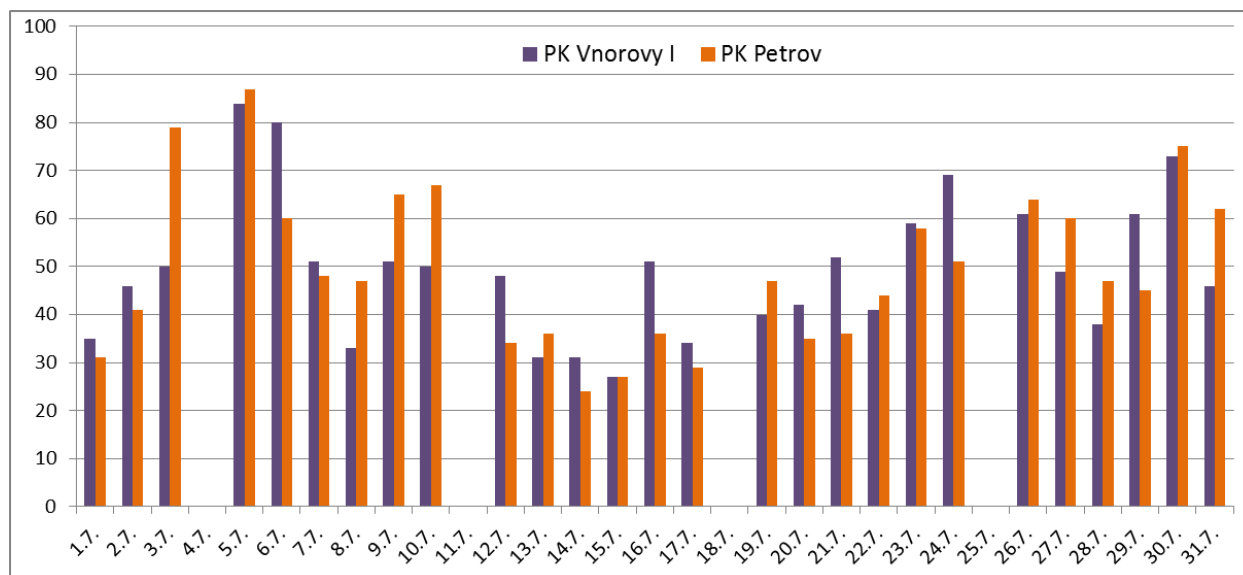
Na základě těchto hodnot byly vypočteny maximální možné a maximální „rozumné“ počty proplavených lodí za den, které jsou uvažovány ve výši 70 % maximální možné kapacity. Červeně jsou vyznačeny připravované PK Rohatec a Bělov.

název PK	ř. km	rozměry (š. x dl.)	běžný spád (m)	délka cyklu (min)	cyklů za den	lodí na 1 proplavení	lodí proplaveno/den	
							max.	„rozumné“
PK Rohatec	0,8	5,3 x 38,50	2,25	30	16	5	160	112
PK Petrov	5,77	5,3 x 41,55	2,5	45	10	5	100	70
PK Strážnice I	10,22	5,3 x 38,60	0	0	-			
PK Strážnice II	10,41	5,3 x 38,60	0	0	-			
PK Vnorovy II	12,99	5,3 x 38,50	0,92	31	15	5	150	105
PK Vnorovy I	13,23	5,3 x 41,45	2,92	40	12	5	120	85
PK Veselí n. M.	18,05	5,3 x 40,95	0,96	29	19	5	190	133
PK Uherský Ostroh	22,26	5,3 x 56,00	1,61	36	13	7	182	127
PK Nedakonice	26,8	5,3 x 56,00	1,58	30	16	7	224	157
PK Kunovský les	33,27	5,3 x 56,60	1,2	30	16	7	224	157
PK Staré Město	36,05	5,3 x 39,10	1,14	25	19	5	190	133
PK Huštěnovice	37,53	5,3 x 38,50	2,8	31	15	5	150	105
PK Babice	40,78	5,3 x 38,50	1,76	25	19	5	190	133
PK Spytihněv	43,88	5,3 x 38,40	0,74	25	19	5	190	133
PK Bělov	53,8	5,3 x 38,50	2,3	30	16	5	160	112

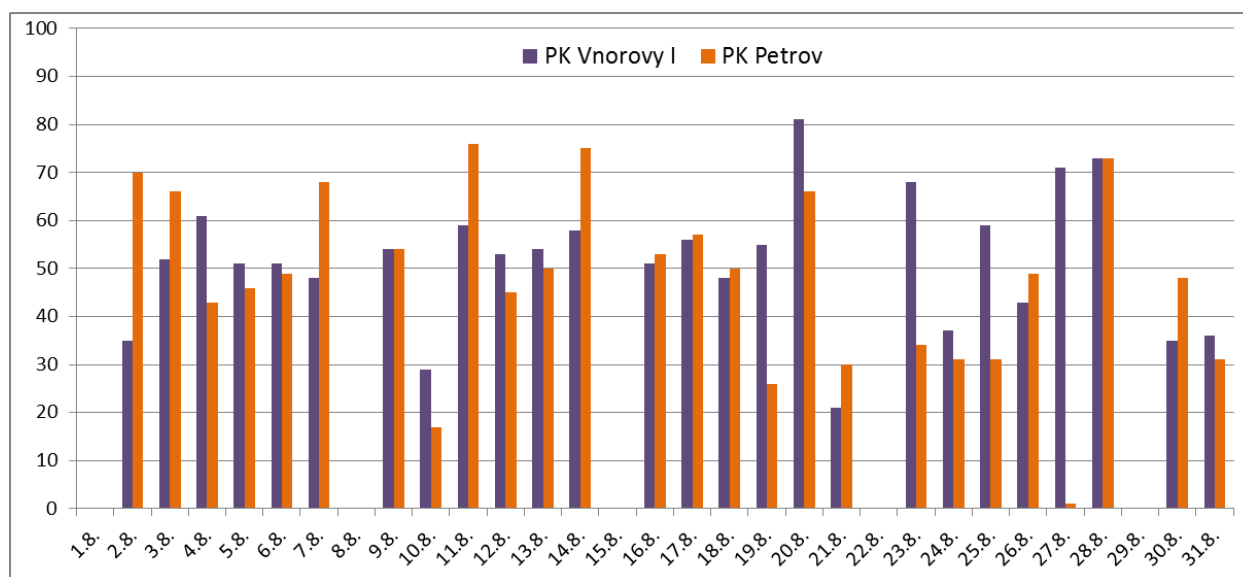
Tabulka 3.8 – Maximální možný a „rozumný“ počet lodí proplavitelný za 1 den na jednotlivých PK

Z tabulky je patrné, že pro propustnost jsou nejvíce limitující již výše zmíněné PK Petrov a PK Vnorovy I (zvýrazněny). Za osmihodinovou směnu, při které jsou PK provozovány, je reálné na těchto PK vykonat zhruba 10, resp. 12 proplavovacích cyklů, při rychlé manipulaci s loděmi na vjezd a výjezd z PK by to pak mohlo být případně i více. Za jeden provozní den tak lze těmito PK proplavit až 100, resp. 120 lodí v obou směrech. Jedná se však spíše o teoretickou kapacitu, která předpokládá rovnoměrně rozdělenou poptávku po proplavení za oba směry a rozloženou po celou provozní dobu PK. Denní maxima počtu proplavených lodí na PK Vnorovy I, resp. Petrov v roce 2016 dosahovaly 84, resp. 87 lodí/den, obě hodnoty byly dosaženy ve dne státního svátku 5.7.2016 a vzhledem k výše uvedenému je lze považovat za maximální možné reálně dosažitelné hodnoty. Při takovéto poptávce vznikají dlouhé čekací doby na proplavení a nelze již mluvit o uživatelském komfortu, což je v případě rekreační plavby, jakožto dovolenkové aktivitě, situace krajně nežádoucí.

Na následujících grafech je zobrazen počet proplavených lodí na PK Vnorovy I a Petrov v červenci a srpnu 2016.



Obrázek 3.18 – Počet proplavených lodí na PK Vnorovy I a Petrov v červenci 2016 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.)



Obrázek 3.19 – Počet proplavených lodí na PK Vnorovy I a Petrov v srpnu 2016 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.)

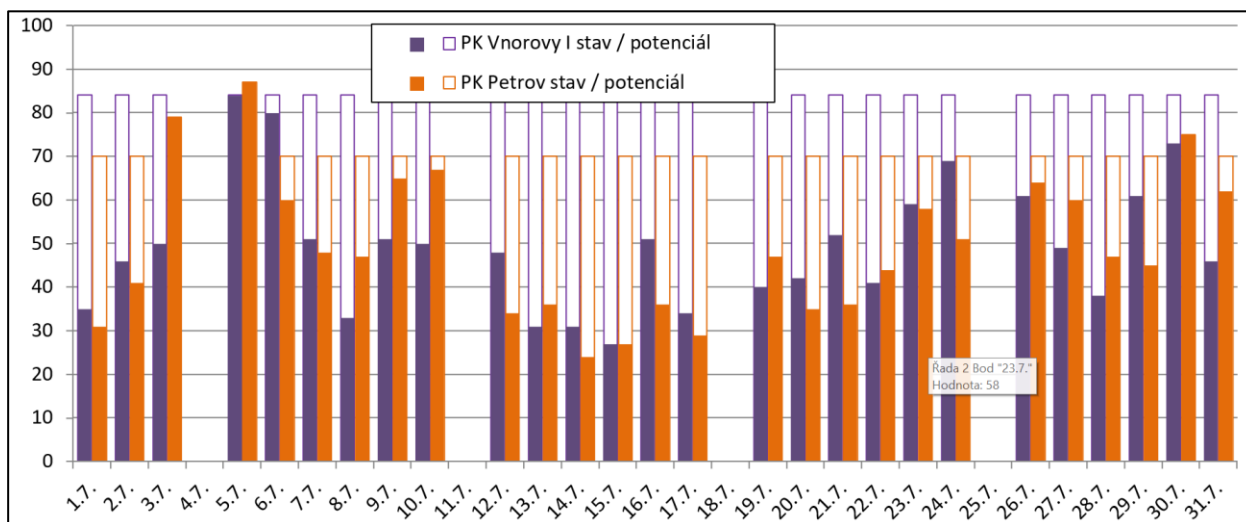
Z grafů je patrné, že na předmětných dvou PK jsou dosahovaná denní maxima 80 a více proplavených lodí spíše výjimečnou záležitostí, běžné denní počty proplavených lodí se pohybují mezi 30 a 60 loděmi za den. Hodnotu 70, resp. 85 lodí/den lze na těchto dvou PK uvažovat jako nejvyšší „rozumnou“, při které ještě nevznikají neúměrně dlouhé čekací doby na proplavení.

Řešení nedostatečné propustnosti PK Petrov a PK Vnorovy I by představovalo zkrácení velmi dlouhého času na proplavení, aby bylo možné za pracovní den provést více proplavovacích cyklů. Alespoň částečné zkrácení cyklu by mohla přinést moderní hydraulika (ovládající napouštění a vypouštění PK), která by v kombinaci s účinným tlumením nežádoucích vlivů na proplavovaná plavidla umožnila rychlejší napouštění a vypouštění PK. Takový návrh by však mohl narazit na nedostatek vody, který se projevuje především na kanálových úsecích. Tyto úseky by za normálního stavu měly být napájeny z říčky Veličky, která však v posledních letech vykazuje velmi nízké průtoky. Situaci tak zachraňuje další zdroj vody, kterým je samotná řeka Morava ze zdrže ve Veselí n. Mor., avšak ani v tomto případě

nebývají v posledních letech průtoky nijak vysoké. Navíc je zde nutné uspokojit i jiné zájmy, než je rekreační plavba – např. provoz malé vodní elektrárny (MVE) ve Veselí n. Moravou apod. Možným řešením nedostatku vody by na těchto dvou PK mohlo být vybudování nádrží na úsporu proplavovací vody. V případě zřízení jedné nádrže vedle stávající PK by takové řešení vedlo k úspoře cca 50 % proplavovací vody, v případě soustavy nádrží by to mohlo být i více. Povodí Moravy, s.p., aktuálně připravuje záměr „Baťův kanál, optimalizace prázdnění PK Vnorovy“, jehož cílem je maximální využití vody odebírané do jižního kanálového úseku Baťova kanálu z řeky Moravy ve zdrži jezů Veselí nad Moravou. Dosud byl při proplavení celý objem plavební komory Vnorovy I vypouštěn zpět do řeky Moravy, nově bude větší část vody z PK Vnorovy I přepouštěna a využita v navazující části Baťova kanálu.

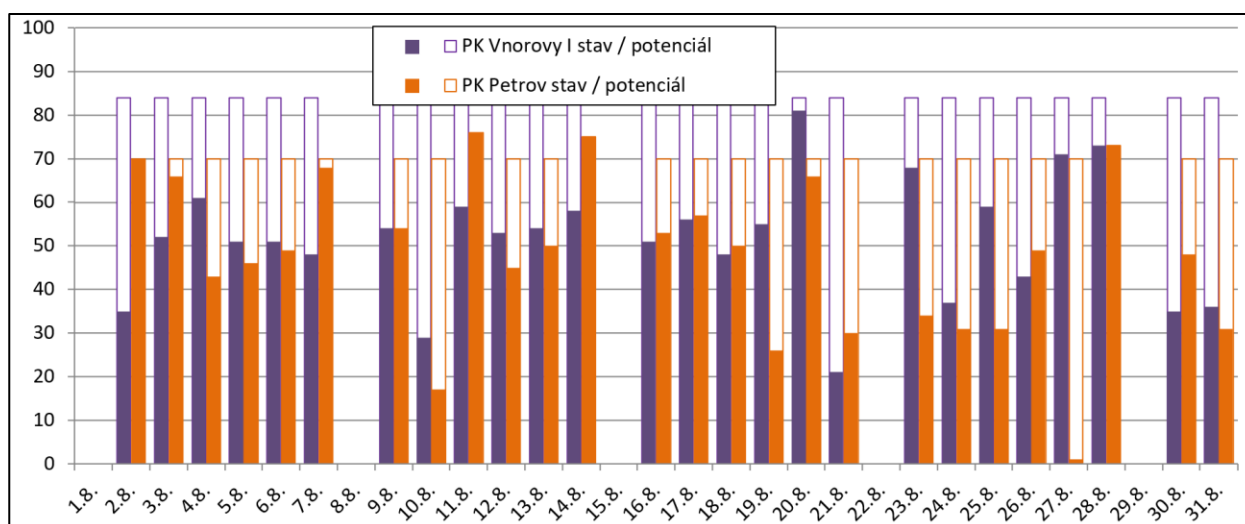
Další řešení nedostatečné propustnosti PK Petrov a PK Vnorovy I by mohlo být zavedení pondělního provozu na těchto dvou PK (zároveň také na PK Vnorovy II, aby bylo možné dojet až do Veselí n. Mor.), čímž by se poptávka po proplavení rozprostřela do více dnů v týdnu. Takové opatření však závisí na rozhodnutí provozovatele PK, kterým je Povodí Moravy s.p.

Další možnosti nabízí rozložení poptávky do dalších dnů mimo nejexponovanější dny hlavní turistické sezony (státní svátky a některé víkendové dny v hlavní turistické sezoně), kdy se nedostatečná propustnost PK projevuje nejvíce. Mimo tyto nejvytíženější dny existuje v červenci a srpnu ještě určitý potenciál dalšího nárůstu počtu plaveb, a to až do přibližné výše 70, resp. 84 proplavených lodí/den, což je hranice „rozumného“ počtu proplavených lodí/den. Na následujícím grafu je znázorněn skutečný počet proplavených lodí na PK Vnorovy I a Petrov v červenci 2016 a potenciál dalšího možného nárůstu mimo nejexponovanější dny, a to až do výše 70 lodí/den v případě PK Petrov a 84 lodí/den v případě PK Vnorovy I.



Obrázek 3.20 – Počet proplavených lodí na PK Vnorovy I a Petrov v červenci 2016 a možný potenciál dalšího růstu (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.)

Obdobný graf s potenciálem za měsíc srpen je uveden na následujícím obrázku.



Obrázek 3.21 – Počet proplavených lodí na PK Vnorovy I a Petrov v srpnu 2016 a možný potenciál dalšího růstu (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.)

Počet proplavených lodí v měsících hlavní sezony let 2016 a 2024 je vyjádřen v následující tabulce. Dále tabulka uvádí potenciál dalšího možného nárůstu v hlavní turistické sezoně oproti údajům z roku 2024, pokud by se tento nárůst konal mimo nejexponovanější dny.

	proplavení				potenciál		možný nárůst (%)
	07/16	08/16	07/24	08/24	červenec	srpen	
PK Vnorovy I	1333	1339	1510	1773	2268	2184	1,5 / 1,23
PK Petrov	1335	1239	1120	1265	1921	1834	1,72 / 1,45

Tabulka 3.9 – Počet proplavených lodí a potenciál dalšího možného nárůstu na PK Vnorovy I a PK Petrov

Z tabulky vyplývá, že na PK Vnorovy I je potenciál dalšího nárůstu plaveb v hlavní turistické sezoně asi 23 %, na PK Petrov až 45 %. Podmínkou však je, aby se tento nárůst uskutečnil pouze mimo již v současnosti exponované dny, kdy již počet proplavených lodí přesahuje 70 lodí/den (Petrov), resp. 84 lodí/den (Vnorovy I).

Podstatně větší potenciál nárůstu počtu plaveb existuje v červnu, kdy PK také fungují v celotýdenním režimu provozu. Během června 2016 nebyl počet 70 lodí/den dosažen ani jednou, počet 60 lodí/den byl překonán jen dvakrát, ve dvou dalších případech byl téměř dosažen, vždy se jednalo o víkendové dny. V případě rozložení poptávky do celého týdne a dosažení její výše 60-70 lodí/den pak červen představuje potenciál dalšího nárůstu o cca 88 až 105 %.

Zdaleka největší potenciál nárůstu představují měsíce květen a září, kdy jsou však PK v provozu jen od pátku do neděle. V případě nedostatečné kapacity na Baťově kanále v letních měsících by pak stálo za úvahu rozšíření provozní doby PK na celotýdenní provoz i v květnu a září. To by umožnilo dále rozšiřovat nabídku celotýdenní dovolené s plavbou na Baťově kanále v době, kdy není vodní cesta přeplněna turisty, což by pro řadu návštěvníků bylo nepochybně atraktivní a pomohlo by to dále odlehčit nejexponovanějším letním měsícům.

Co se týká dalších stávajících PK, tak ani při dalším výrazném nárůstu rekreační plavby by nemělo docházet k nedostatku jejich kapacity, neboť dokáží proplavovat v „rozumném“ režimu přes 100 lodí/den. Problémy s kapacitou by neměly nastat ani na připravovaných PK Bělov a Rohatec, kde se délka proplavovacího cyklu bude pohybovat kolem 30 min, což je dostatečná hodnota pro „rozumné“ proplavení cca 112 lodí/den.

Kromě PK může být s rozvojem plavby limitující i šířka některých kanálových úseků, kde bývá problém vyhnout se protijedoucím plavidlům. Za tímto účelem byly již v době vzniku Baťova kanálu vybudovány výhybny, které se v současnosti příliš nevyužívají. Navrhuje se tedy tyto výhybny obnovit (vyčistit nánosy, prořezat větve) a dovybavit vázacími prvky, aby umožnily bezpečné vyvážání a krátkodobé zastavení plavidel.

4 MARKETINGOVÁ ANALÝZA BAŤOVA KANÁLU

4.1 Vyhodnocení potenciálu lokalit na Baťově kanále

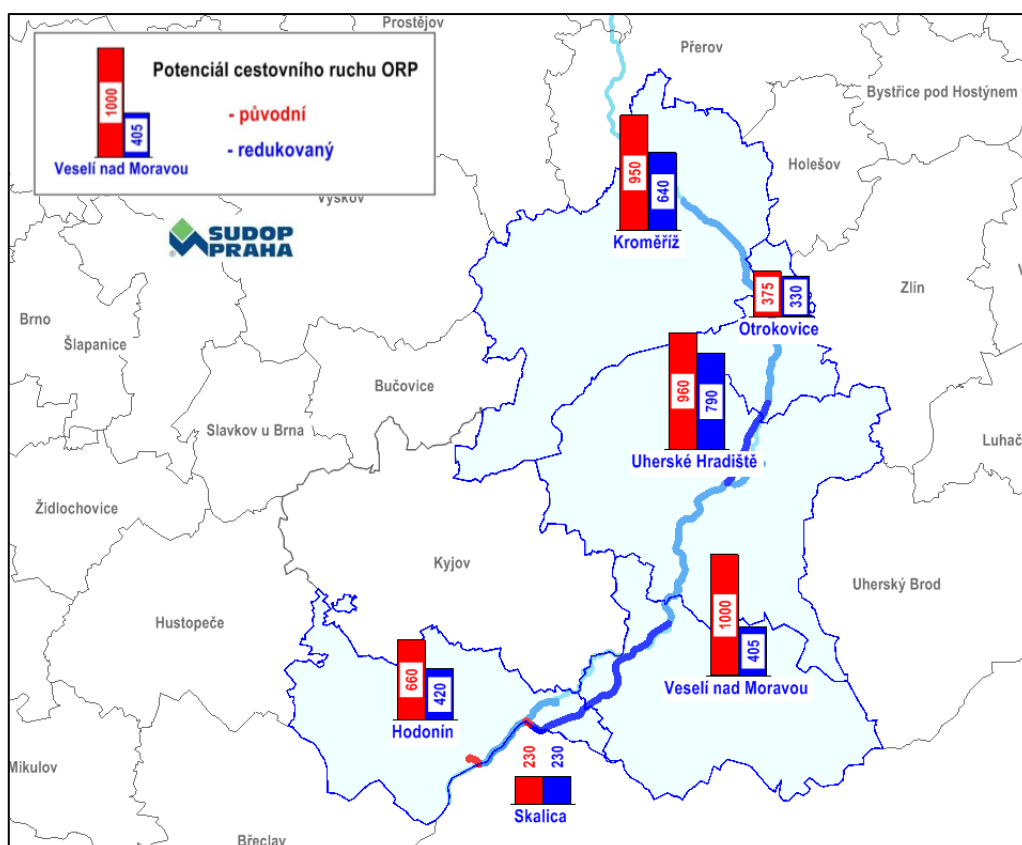
V této kapitole je podrobně vyhodnocen potenciál jednotlivých lokalit na Baťově kanále. Celkový potenciál lokality (CPL) se skládá ze tří částí: **redukováného turistického potenciálu** lokality, **faktoru velikosti obce** a **vzdálenosti lokality od vodní cesty**. Podrobné informace o výpočtu těchto dvou složek jsou uvedeny v kap. 2.8.

V rámci Baťova kanálu byl vyhodnocen potenciál následujících ORP:

- Hodonín
- Veselí nad Moravou
- Otrokovice
- Uherské Hradiště
- Kroměříž

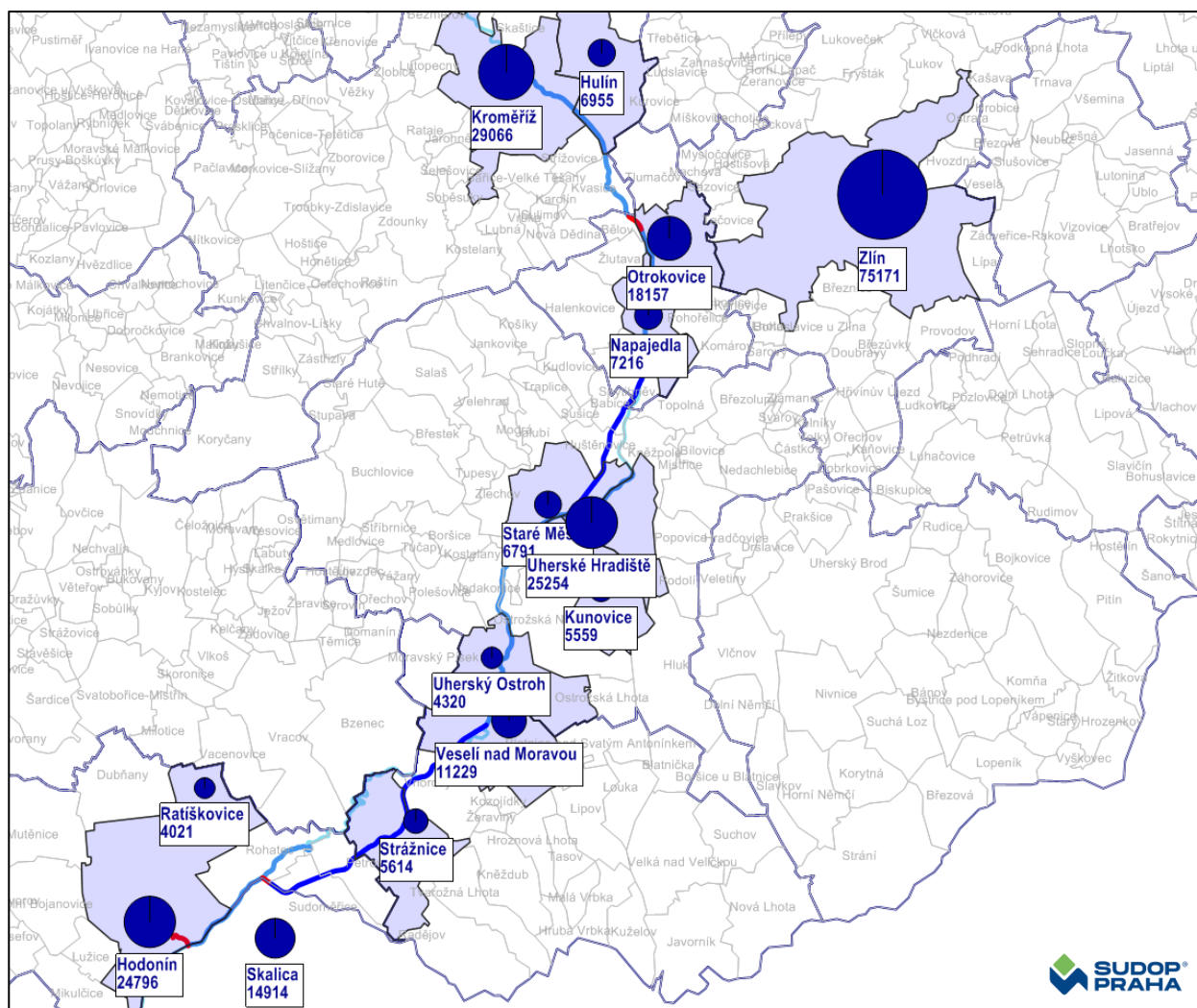
Samostatně byla vyhodnocena Skalica, která se již nachází na území Slovenska.

Výše turistického původního i redukováného potenciálu jednotlivých ORP na Baťově kanále je graficky znázorněna na následujícím obrázku.



Obrázek 4.1 – Původní a redukováný turistický potenciál ORP na Baťově kanále

Na dalším obrázku jsou vyznačena větší sídla v blízkosti Baťova kanálu a počty obyvatel k 1.1.2016. Pro přehlednost jsou zobrazeny pouze obce s více než 4000 obyvateli. Zobrazena je také Skalica, která se sice nachází již na Slovensku, ale jedná se o velmi významné sídlo v blízkosti Baťova kanálu.

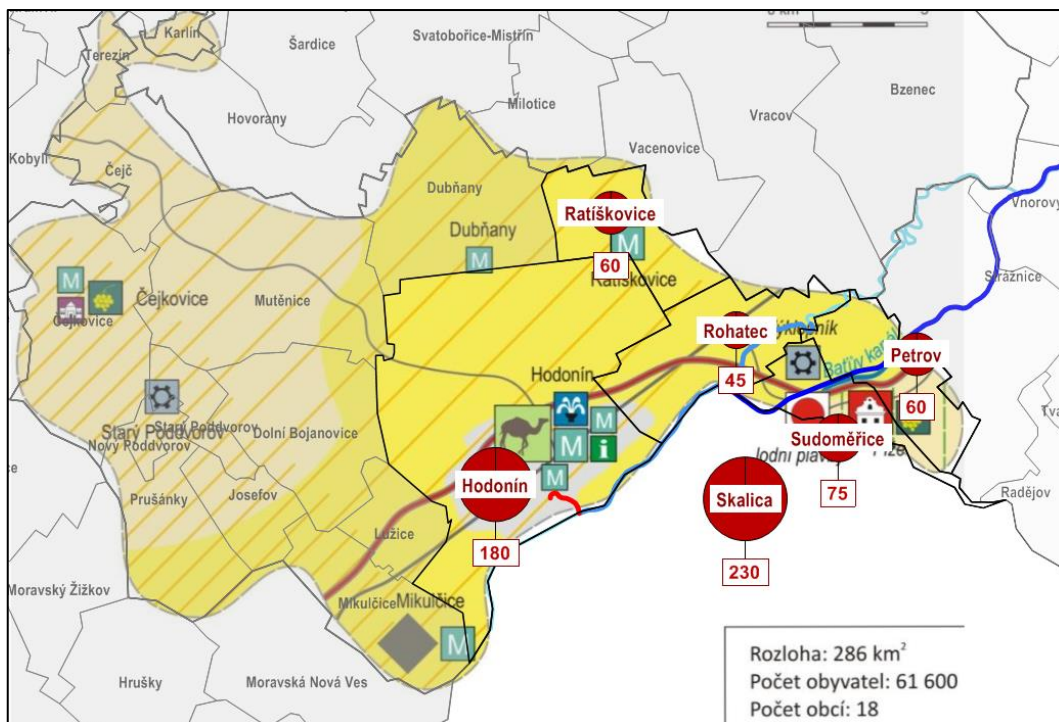


Obrázek 4.2 – Počty obyvatel v jednotlivých obcích nad 4000 obyvatel v blízkosti Baťova kanálu (zdroj dat: ČSÚ)

4.1.1 ORP Hodonín

Následující kartogram poskytuje přehled o rozmístění turistických cílů, jejich významu a kategorii hodnocených ploch a linií v ORP Hodonín. Červenými kruhy je zobrazeno rozdělení redukovaného turistického potenciálu v celkové výši 420 bodů mezi jednotlivé obce na vodní cestě. Přiložená tabulka pak poskytuje informaci o struktuře celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ve výši 660 bodů.

V mapce je zobrazena také Skalica, což je obec, která se nachází už na území Slovenska. Nespadá tak již do ORP Hodonín, ale je to turisticky velmi významné sídlo v blízkosti Baťova kanálu, které je nutné rovněž zmínit.



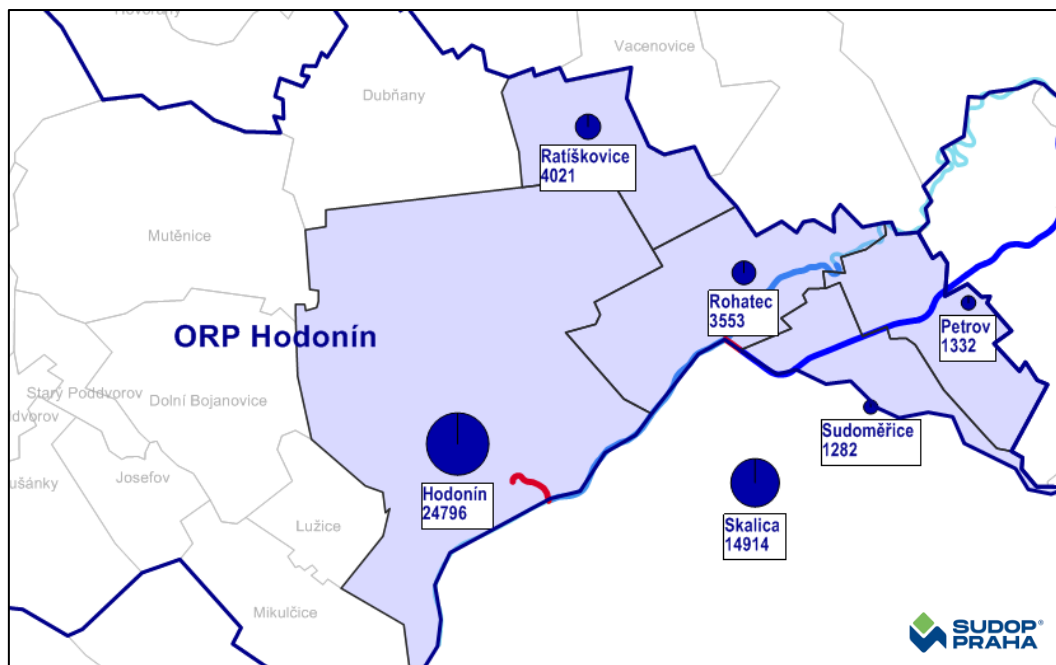
Obrázek 4.3 – Redukovaný turistický potenciál obcí v ORP Hodonín (Zdroj mapy: ÚÚR)

Atraktivita CR	A	B	C	Body
Přírodní pozoruhodnosti				
Historické městské soubory				
Historické vesnické soubory	1			40
Zámky			1	15
Hrady, tvrze, zříceniny				
Křesťanské sakrální památky				
Židovské památky				
Vojenské památky				
Pietní památky				
Technické památky		2		50
Archeologické památky	1			40
Historické podzemí				
Muzea, galerie		3	4	115
Muzea v přírodě, skanzeny				
Lázeňská místa		1		25
Zoologické zahrady, zooparky	1			60
Botanické zahrady, arboreta				
Aquaparky, plavecké bazény				
Golfová hřiště				
Farmy pro hipoturistiku				
Vinařský věhlas	2			50
Pivovarnický věhlas				
Jiné atraktivita cestovního ruchu	1			50
Turistická informační centra	1			15
Přidaná hodnota: památka UNESCO				
Úhrn				460

Plochy a linie	A	B	C	D	E	Body
Rekreační a turistická krajina I						
Rekreační a turistická krajina II						
Rekreační a turistická krajina IV		•				-120
Urbanizovaný prostor				•		-40
Průmyslový a těžební prostor						
Dálniční dostupnost I			•			90
Dálniční dostupnost II		•				60
Břehy vodních ploch I						
Břehy vodních ploch II						
Řeky vhodné pro splouvání					•	30
Silnice I. třídy			•			60
Železnice I			•			60
Železnice II		•				40
Přidaná hodnota: národní park						
Přid.hodnota: chráněná krajinná oblast					•	20
Úhrn						200
Potenciál cestovního ruchu území ORP						660

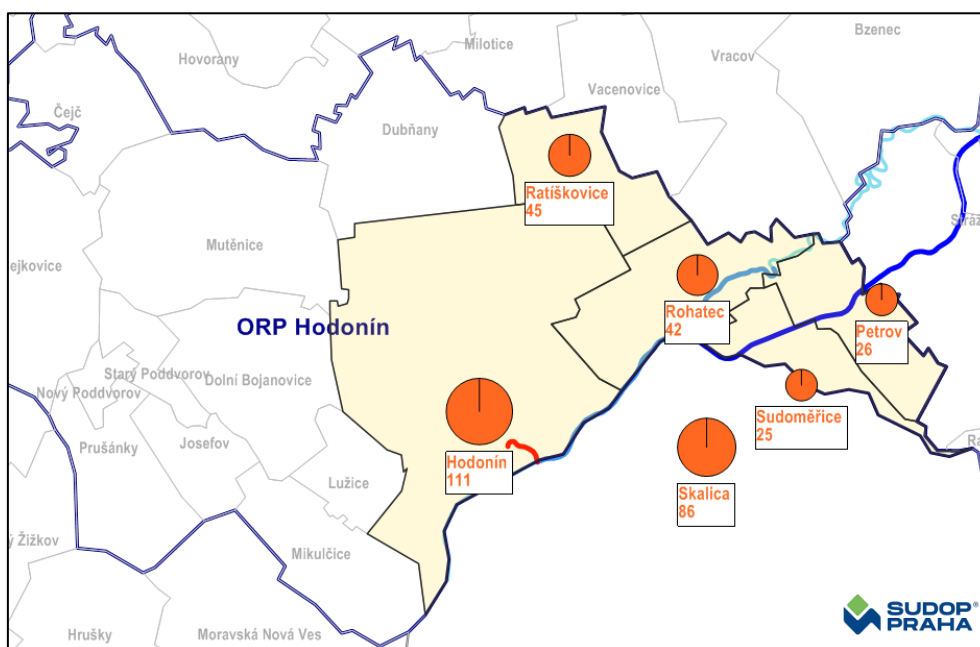
Tabulka 4.1 – Struktura celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ORP Hodonín (Zdroj: ÚÚR)

Na následující mapce je graficky zobrazen počet obyvatel k roku 2016 v jednotlivých obcích spadajících pod ORP Hodonín. Zobrazeny jsou pouze ty obce, které jsou „rozumně“ dostupné od vodní cesty. Zároveň je zde také uvedena slovenská obec Skalica. Nespadá tak sice již do ORP Hodonín, ale je to velmi významné sídlo v blízkosti Baťova kanálu, které je nutné rovněž zmínit.



Obrázek 4.4 – Počet obyvatel obcí na vodní cestě v ORP Hodonín (Zdroj dat: ČSÚ)

Na základě počtu obyvatel jednotlivých obcí byla vypočtena atraktivita obce odvozená z její velikosti. Její hodnoty jsou znázorněny na následující mapce.



Obrázek 4.5 – Atraktivita obcí v ORP Hodonín na základě jejich velikosti (Zdroj dat: ČSÚ)

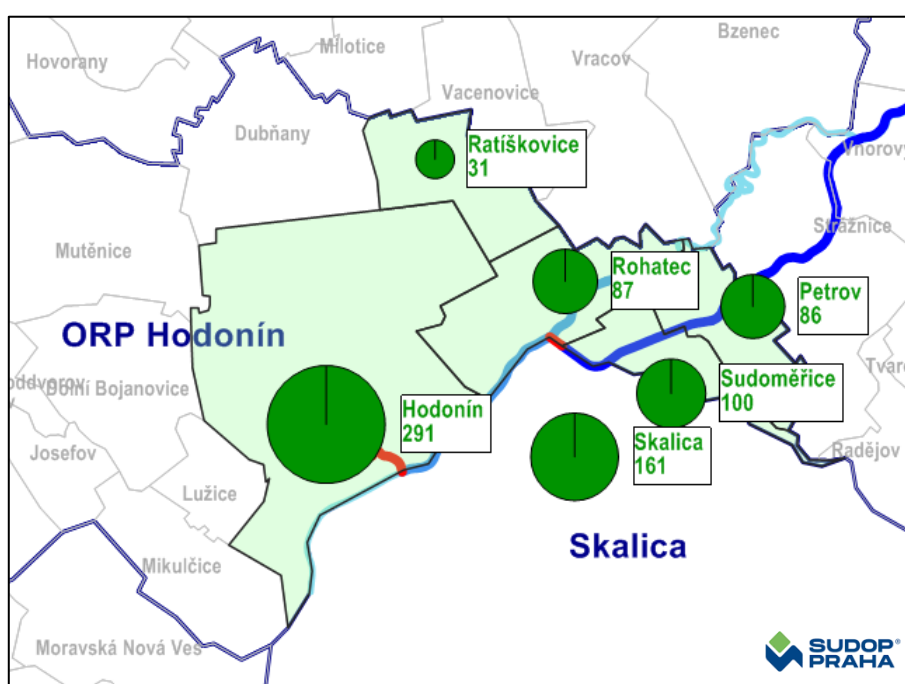
V následující tabulce jsou uvedeny údaje za obce spadající pod ORP Hodonín a nacházející se v blízkosti vodní cesty. Z uvedených údajů (počet obyvatel, z něj odvozená atraktivita daná velikostí obce, redukovaný turistický potenciál, vzdálenost od vodní cesty) je vypočten celkový potenciál dané obce. Více k výpočtu celkového potenciálu v kap. 2.8.4.

<i>obec</i>	<i>počet obyvatel</i>	<i>atraktivita daná velikostí obce</i>	<i>potenciál tur. ruchu (redukovaný)</i>	<i>vzdálenost od vodní cesty</i>	<i>celkový potenciál</i>
Hodonín	24796	111	180	0,4	291
Petrov	1332	26	60	0,8	86
Ratíškovice	4021	45	60	5,6	31
Rohatec	3553	42	45	1	87
Skalica*	14914	86	230	3,9	162
Sudoměřice	1282	25	75	0	100

*) Skalica není součástí ORP Hodonín

Tabulka 4.2 – Celkový potenciál obcí v ORP Hodonín

Celkový potenciál jednotlivých obcí v blízkosti vodní cesty spadajících pod ORP Hodonín je znázorněn na následující mapce.



Obrázek 4.6 – Celkový potenciál obcí na vodní cestě v ORP Hodonín

Hodonín

Významné jihomoravské město s celkem 24796 obyvateli. V historii se objevuje už v 11. století jako hradisko u řeky Moravy. V roce 1228 královna Konstancie obnovila na tomto místě hrad a založila při něm město. Dnes její jméno nese jedna z výletních lodí plavících se po řece Moravě. Mezi významné historické památky patří zámek ze 17. století, ve kterém se dnes nachází Masarykovo muzeum o životě a díle 1. československého prezidenta, který se v Hodoníně narodil. Historicky významný je také pozdně barokní kostel sv. Vavřince z 18. století, který se nachází na Masarykově náměstí. Mezi další turistické cíle se také řadí Muzeum naftového dobývání a geologie. U Červených domků leží jedna z nejmladších zoo, založena v roce 1975. Město je také východištěm pro pěší nebo cyklistický výlet k archeologické lokalitě Slovenského hradiště v Mikulčicích (cca 8 km). V současnosti je na řece Moravě nad jezem k dispozici

přístaviště s hranou o délce 50 m, poblíž jsou také plovoucí mola, odkud vyplouvá na vyhlídkové plavby k meandrům Moravy loď Konstancie. Přístaviště je z centra vzdáleno asi 1,5 km. Celkový potenciál této lokality je 291 bodů.



Obrázek 4.7 – Budova radnice a kostel sv. Vavřince v Hodoníně (Zdroj: <http://zakrasnejsivimperk.cz>)

Petrov

V této obci s 1332 obyvateli se nachází památková rezervace lidové architektury Plže, ojedinělý soubor asi osmdesáti původních vinných sklepů. Odborníky je považován za nejhodnotnější dochovaný celek vinařských lidových staveb na Moravě. Dalšími pamětihodnostmi jsou např. malebná historická kaplička uprostřed obce či moderní stavba kostela sv. Václava vysvěceného v roce 2000. V obci se také nachází sirnatý pramen minerální vody, díky kterému zde dříve fungovaly lázně. V obci byl v roce 2015 otevřen Přístav Petrov, v současné době největší a nejlépe vybavený přístav na baťově kanále s kapacitou 47 stání. Dále zde slouží původní přístaviště s hranou o délce 30 m. Celkový potenciál této lokality je 86 bodů.



Obrázek 4.8 – Vinné sklepy Plže v Petrově (Zdroj: <http://www.obec-petrov.cz/plze>)

Ratíškovice

Obec s 4021 obyvateli nedaleko Hodonína. K historickým zajímavostem obce patří římskokatolický farní kostel sv. Cyrila a Metoděje vystavěný v letech 1855 - 1857. Ve vztahu k Baťově kanálu je tato obec zajímavá především

železniční tratí, po které se dříve vozilo uhlí z dolů Tomáš a 1. Máj až k Výklopníku, kde se přesypávalo z železničních vozů do člunů pro další přepravu po vodě až do Otrokovic. Dnes je možné část této Baťovy železniční dráhy projet na šlapací drezíně. Trasa určená pro drezíny je dlouhá 3 km a propojuje dvě vinařské stezky, Podluží a Moravskou vinnou. Zároveň se v Ratíškovcích nachází Muzeum ve Vagónu, kde se návštěvníci mohou seznámit s historií důlní těžby na Hodonínsku a s historií místních železnic. Nevýhodou této jinak turisticky poměrně atraktivní lokality je její velká vzdálenost od vodní cesty, nejbližší přístaviště Rohatec-kolonie je necelých 6 km daleko. Proto celkový potenciál této lokality dosahuje jen 31 bodů.

Rohatec

Obec na pravém břehu řeky Moravy a hranice se Slovenskem s 3553 obyvateli. První písemná zmínka o obci pochází z 2. poloviny 13. století. Z historických památek lze jmenovat kostel sv. Bartoloměje původně ze 14. stol. Obec nabízí služby v oblasti pohostinství či ubytování. Vodním turistům slouží přístaviště s hranou o délce 30 m, které však často kapacitně nedostačuje. Celkový potenciál této lokality je 87 bodů.

Skalica

Město se nachází v Trnavském kraji na Slovensku. Od roku 1372 mělo statut uherského svobodného královského města, kdysi jedno z největších a nejvýznamnějších měst na dnešním Slovensku. Mezi nevýznamnější historické pamětihodnosti patří románská rotunda sv. Jiří z počátku 13. století. Františkánský kostel z 15. století s klášterem ze stejného století byly postaveny v gotickém slohu a v 18. století prošly rekonstrukcí, čímž kostel byl upraven na styl pozdního baroka a rokoka. Všechny kostely patří většinou do historicky zachovaného jádra, v současnosti do městské památkové zóny. Významnou památkou je rovněž židovský hřbitov ze 17. století nebo klasicistní kalvárie na vrchu nad městem. Nevýhodou této turisticky velmi významné lokality je její větší vzdálenost od vodní cesty. Cca 4 km daleko od města se v místech, kde Baťův kanál dnes začíná, nachází Prístav Skalica s kapacitou cca 13 stání a půjčovnou lodí. Další přístaviště je na řece Moravě s názvem Skalica-Perúnská Lúka, to je vzdáleno více než 6 km z centra města. Celkový potenciál této lokality je 162 bodů.

Sudoměřice

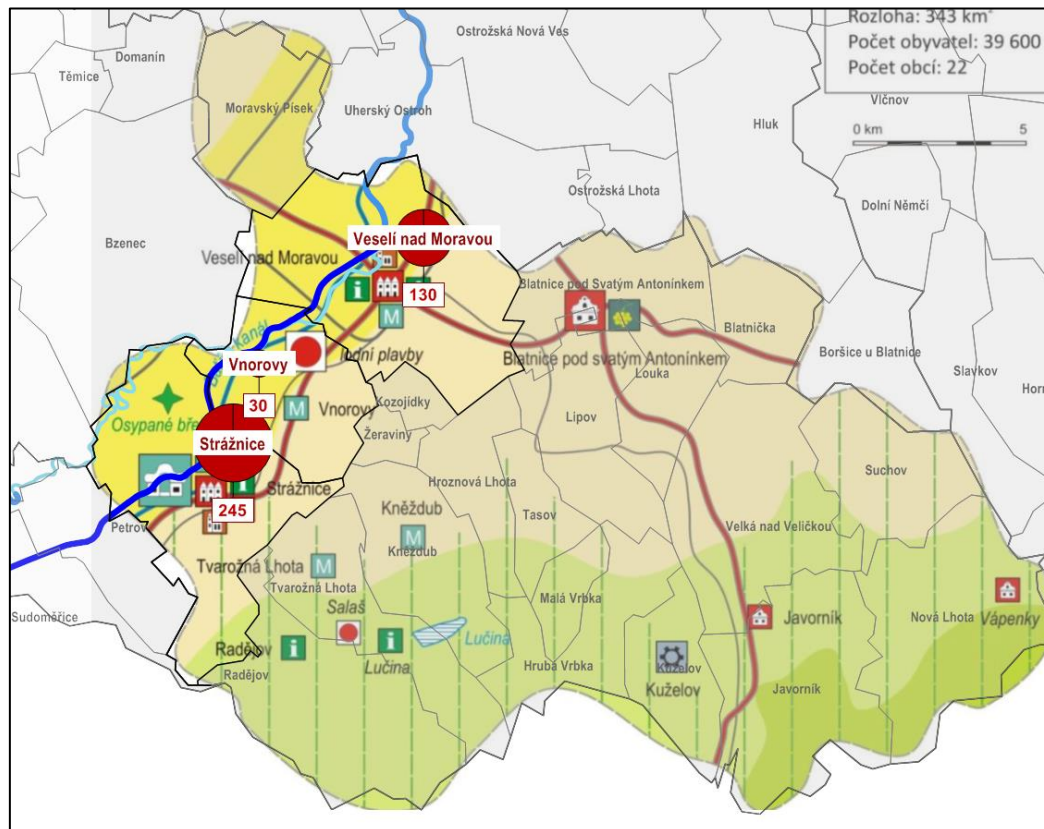
Sudoměřice je obec na levém břehu řeky Moravy s 1282 obyvateli. Nachází se zde rozlohou nejmenší vinařská oblast na Moravě, i přesto se zdejší vinaři mohou pyšnit svými kvalitními víny. Do katastru obce spadá technická památka Výklopník, která byla postavena v roce 1939. Toto zařízení sloužilo k překládání lignitového uhlí, které se přiváželo po železniční trati z nedalekého dolu Tomáš v Ratíškovcích. Plně naložený vagon s lignitovým uhlím se pomocí lanového navijáku vtáhnul do místnosti Výklopníku. V této místnosti se nachází důmyslná kolébka s výsypkou. Celá kolébka i s kolejí, násypkou a plným vagonem, byla pomocí lanového kladkostroje zdvižena. Vagon pak čelními dveřmi vysypal prašný lignit do připravené lodi. Dnes se zde nachází malé muzeum o těžbě uhlí a bývalé nákladní plavbě na Baťově kanále. Střecha Výklopníku je zpřístupněna jako rozhledna. V lokalitě je k dispozici veřejné přístaviště s hranou o délce 54 m, dále je zde provozována soukromá půjčovna lodí s menším přístavem o přibližné kapacitě 14 stání a občerstvení. Celkový potenciál této lokality je 100 bodů.



Obrázek 4.9 – Výklopník v Sudoměřicích (Zdroj: vlastní)

4.1.2 ORP Veselí nad Moravou

Následující kartogram poskytuje přehled o rozmištění turistických cílů, jejich významu a kategorii hodnocených ploch a linií v ORP Veselí nad Moravou. Červenými kruhy je zobrazeno rozdělení redukovaného turistického potenciálu v celkové výši 405 bodů mezi jednotlivé obce na vodní cestě. Přiložená tabulka pak poskytuje informaci o struktuře celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ve výši 1000 bodů.



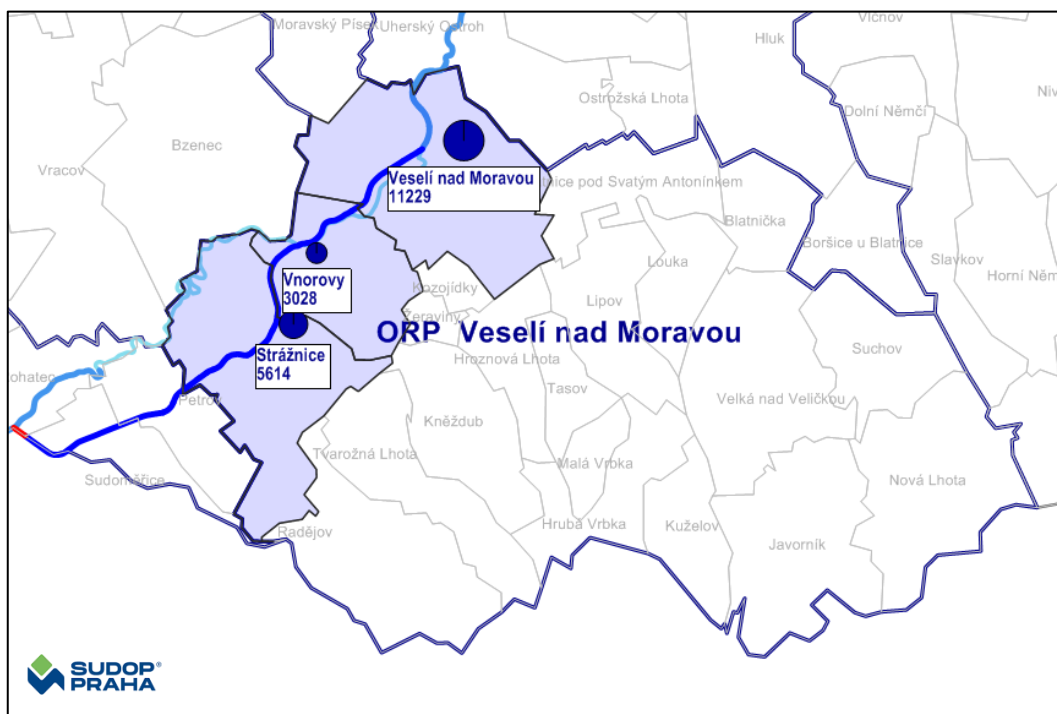
Obrázek 4.10 – Redukovaný turistický potenciál obcí v ORP Veselí nad Moravou (Zdroj mapy: ÚÚR)

Atraktivita CR	A	B	C	Body
Přírodní pozoruhodnosti		1		20
Historické městské soubory		2		60
Historické vesnické soubory	1	2		80
Zámky				
Hrady, tvrze, zříceniny				
Křesťanské sakrální památky			2	30
Židovské památky			1	15
Vojenské památky				
Pietní památníky				
Technické památky		1		25
Archeologické památky				
Historické podzemí				
Muzea, galerie		1	4	65
Muzea v přírodě, skanzeny	1			60
Lázeňská místa				
Zoologické zahrady, zooparky				
Botanické zahrady, arboreta				
Aquaparky, plavecké bazény				
Golfová hřiště				
Farmy pro hipoturistiku				
Vinařský věhlas	1			25
Pivovarnický věhlas				
Jiné atraktivita cestovního ruchu	1	1		70
Turistická informační centra	5			75
Přidaná hodnota: památka UNESCO				
Úhm				525

Plochy a linie	A	B	C	D	E	Body
Rekreační a turistická krajina I					•	70
Rekreační a turistická krajina II			•			120
Rekreační a turistická krajina IV				•		-60
Urbanizovaný prostor						
Průmyslový a těžební prostor						
Dálniční dostupnost I						
Dálniční dostupnost II						
Břehy vodních ploch I						
Břehy vodních ploch II			•			75
Řeky vhodné pro splouvání					•	30
Silnice I. třídy	•					100
Železnice I				•		40
Železnice II		•				40
Přidaná hodnota: národní park						
Přid. hodnota: chráněná krajinná oblast			•			60
Úhm						475
Potenciál cestovního ruchu území ORP						1000

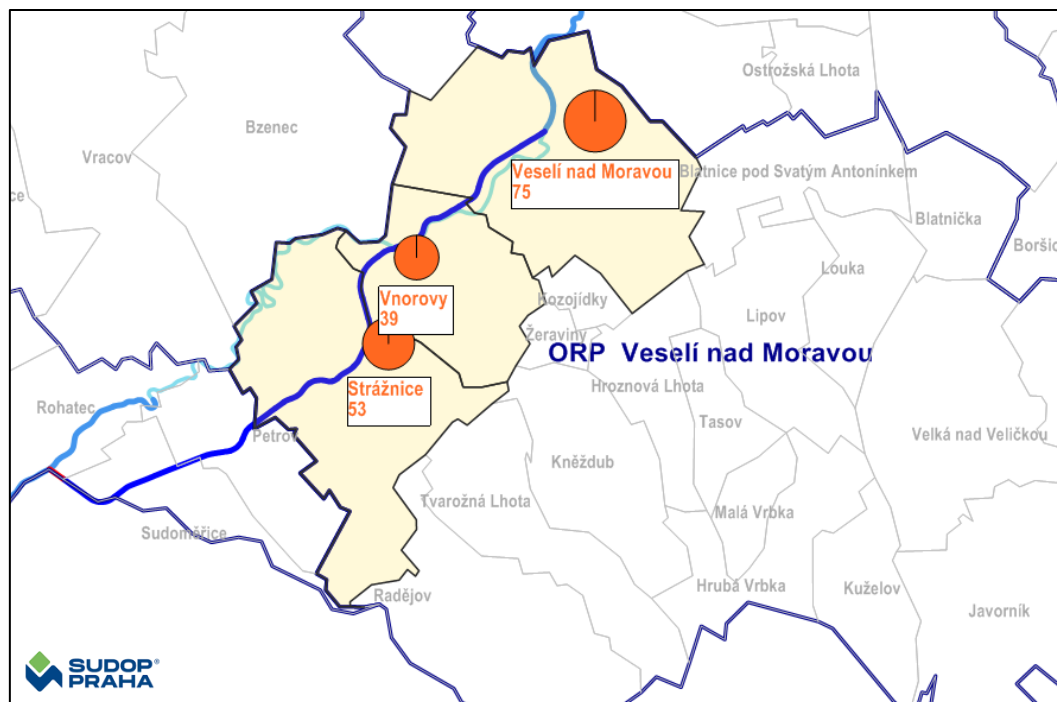
Tabulka 4.3 – Struktura celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ORP Veselí nad Mor. (Zdroj: ÚÚR)

Na následující mapě je graficky zobrazen počet obyvatel k roku 2016 v jednotlivých obcích spadajících pod ORP Hodonín. Zobrazeny jsou pouze ty obce, které jsou „rozumně“ dostupné od vodní cesty.



Obrázek 4.11 – Počet obyvatel obcí na vodní cestě v ORP Veselí nad Moravou (Zdroj dat: ČSÚ)

Na základě počtu obyvatel jednotlivých obcí byla vypočtena atraktivita obce odvozená z její velikosti. Její hodnoty jsou znázorněny na následující mapě.



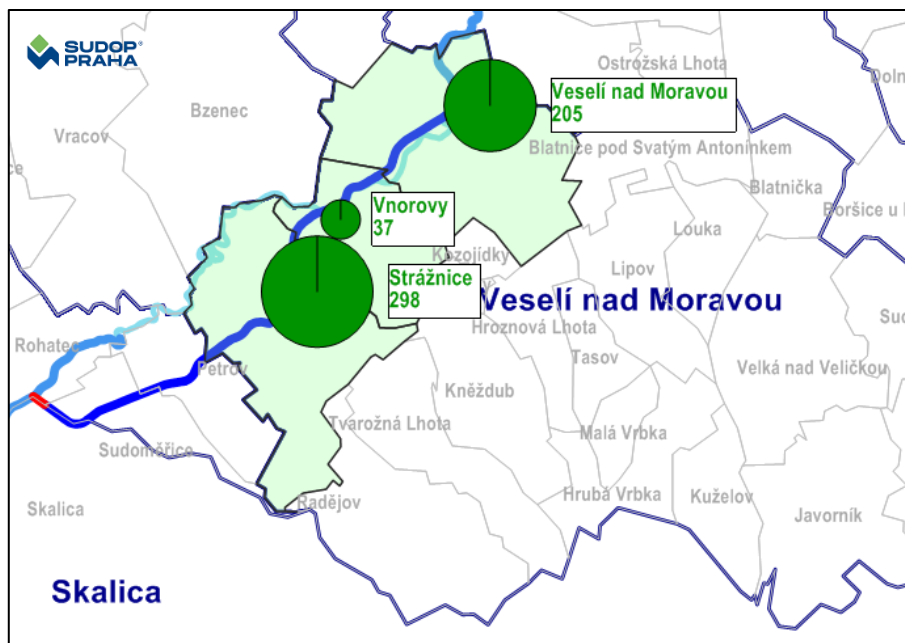
Obrázek 4.12 – Atraktivita obcí na vodní cestě v ORP Veselí nad Mor. na základě jejich velikosti (Zdroj dat: ČSÚ)

V následující tabulce jsou uvedeny údaje za obce spadající pod ORP Veselí nad Mor. a nacházející se v blízkosti vodní cesty. Z uvedených údajů (počet obyvatel, z něj odvozená atraktivita daná velikostí obce, redukovaný turistický potenciál, vzdálenost od vodní cesty) je vypočten celkový potenciál dané obce. Více k výpočtu celkového potenciálu v kap. 2.8.4.

obec	počet obyvatel	atraktivita daná velikostí obce	potenciál tur. ruchu (reduk.)	vzdálenost od BK	celkový potenciál
Strážnice	5614	53	245	0,2	298
Veselí nad Moravou	11229	75	130	1	205
Vnorovy	3028	39	30	3,7	37

Tabulka 4.4 – Celkový potenciál obcí v ORP Veselí nad Moravou

Celkový potenciál jednotlivých obcí v blízkosti vodní cesty spadajících pod ORP Veselí nad Moravou je znázorněn na následující mapce.



Obrázek 4.13 – Celkový potenciál obcí na vodní cestě v ORP Veselí nad Moravou

Strážnice

Město ležící na Baťově kanále s 5614 obyvateli, které je zároveň turisticky velmi významnou lokalitou. Na Baťově kanále slouží pro návštěvníky přístaviště Strážnice s celkovou délkou přístavní hrany 150 m, přesto však tato kapacita vzhledem k velké poptávce nedostačuje. Přístaviště je v současném stavu zřejmě nejvytíženější na celém Baťově kanále. Na severním okraji města se nachází strážnický zámek, který vznikl četnými přestavbami gotického hradu z 2. poloviny 13. století. Budova zámku je dvoupatrová, tvoří ji tři křídla ve tvaru písmena U a u levého křídla byla přistavěna osmiboká věž. Zámek byl přestavěn ze strážnického hradu, ze kterého je odvozen název města. V zámku je možné navštívit muzeum s nástroji lidové hudby. Kolem zámku se rozprostírá rozlehlý anglický park z 19. století s amfiteátre, kde se koná řada divadelních či hudebních představení. Ve městě je také možné navštívit expozici mlynářství, která je umístěna v historické budově Průžkova mlýna. Strážnické historické brány, Skalická a Veselská, jsou zbytkem protitureckého opevnění z 2. poloviny 16. století, za své doby byly nejmohutnějšími branami na Moravě. Ve městě se také nachází skanzen, oficiálně nazván Muzeum vesnice Jihovýchodní Moravy, s ukázkami lidového stavitelství jednotlivých oblastí Slovácka i způsobu tehdejšího života v tomto regionu. Ve Strážnici byla dříve velmi významná židovská komunita, dodnes se zde nachází synagoga a starý židovský hřbitov. Kostel Nanebevzetí Panny Marie byl postaven na místě dřívější bratrské školy a sboru roku 1747. Město je také východištěm do CHKO Bílé Karpaty nebo přírodního parku Strážnické Pomoraví. Celkový potenciál této lokality je 298 bodů.



Obrázek 4.14 – Zámek Strážnice (Zdroj: mapy.cz)

Veselí nad Moravou

Významné město na řece Moravě s 11229 obyvateli, kde začíná jeden z kanálových úseků Baťova kanálu. Jeho historické jádro je městskou památkovou zónou, jehož součástí je renesanční zámek na místě bývalého vodního hradu, přestavěný v 1. čtvrtině 19. století, dnes bohužel nepřístupný. V přilehlém anglickém parku je pomník G. E. Laudona z roku 1789, přírodní labyrint a několik dalších drobných staveb. V centru je možné navštívit Městské muzeum, Galerie malířů Moravského Slovácka, nebo místní hvězdárnu. I zde dříve existovala významná židovská komunita, dochovala se budova bývalé synagogy a židovský hřbitov. V okolí města je možné navštívit některou z naučných či interaktivních stezek, mezi které patří i cyklistický okruh. Na bočním slepém rameni je k dispozici přístav, na který navazuje kemp, penzion či lanové centrum. ŘVC v nedávné době dokončilo záměr na jeho modernizaci a zkapacitnění. Celkový potenciál této lokality je 205 bodů.

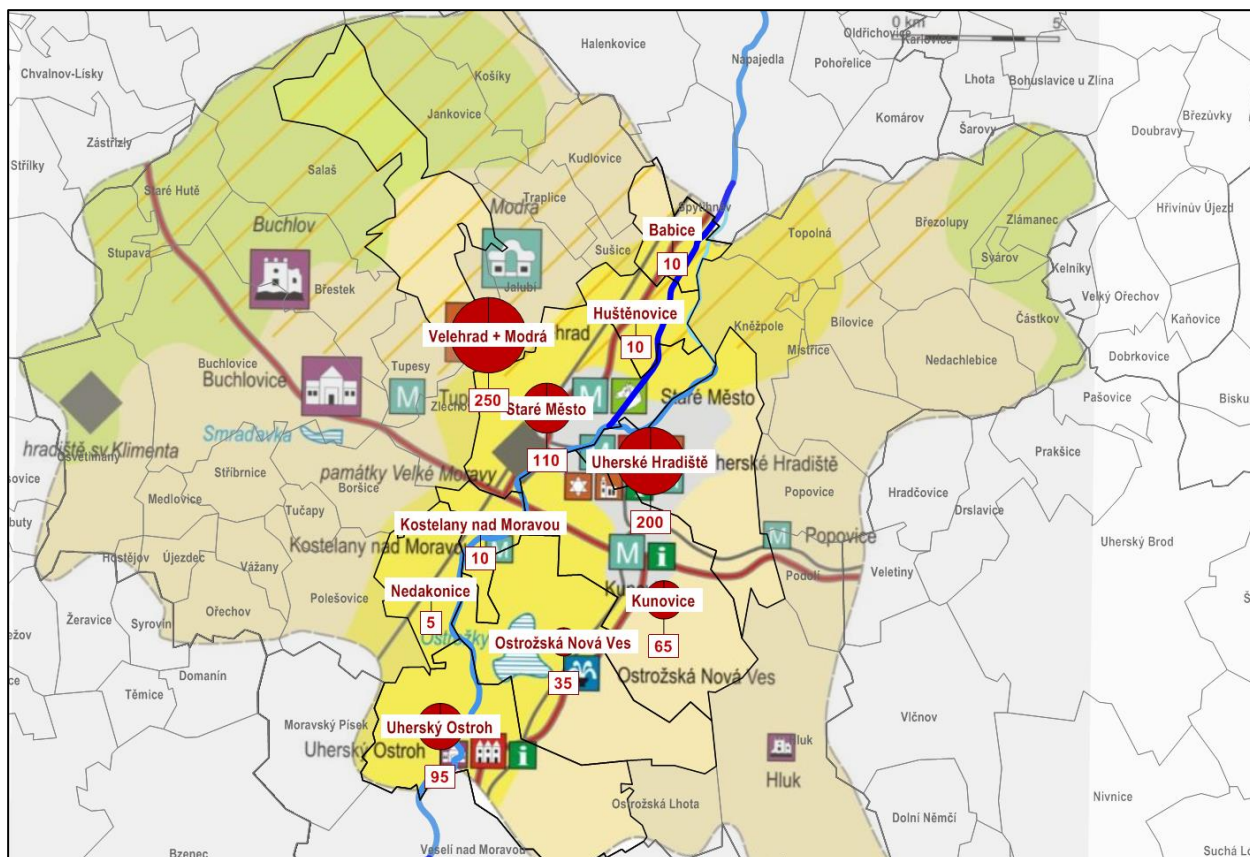
Do budoucna lze očekávat, že turistický potenciál Veselí n. Mor. významně vzroste po uvedení lodního zdvihadla (LZ) v rámci Plavebního okruhu Veselí – Vnorovy do provozu. Svou významností by se mohlo jednat o technickou památku středního až prvního stupně s ohodnocením 25 až 55 bodů, jak jej uvádí *Tabulka 2.2*. LZ bude představovat v ČR unikátní technické zařízení a lze očekávat, že přiláká spoustu návštěvníků. Očekává se zvýšení návštěvnosti jak plavících se turistů, tak i těch bez přímé vazby na tuto vodní cestu.

Vnorovy

Obec s 3028 obyvateli nacházející se nedaleko místa křížení Baťova kanálu s korytem řeky Moravy. Výškový rozdíl mezi hladinami kanálových úseků a řekou Moravou překonává dvojice plavebních komor Vnorovy I a II. V těchto místech byla v provozu lanovka přetahující nákladní čluny mezi dvěma kanálovými úseky, na kterých byly taženy traktory. Torzo lanovky se dochovalo do dnešních dnů. Nedaleko se nachází soukromé přístaviště s půjčovnou lodí a hausbótů. V obci se nachází rodný dům Marie Kudeřkové, odbojářky proti fašistickému režimu za 2. světové války. V současnosti se v domě nachází Muzeum osobností a lidových tradic s expozicí významných osobností obce jako je např. básník Jan Skácel či spisovatel František Zýbal. Druhá část domu je věnována národopisné expozici selské jizby. Celkový potenciál této lokality je 37 bodů.

4.1.3 ORP Uherské Hradiště

Následující kartogram poskytuje přehled o rozmístění turistických cílů, jejich významu a kategorii hodnocených ploch a linií v ORP Uherské Hradiště. Červenými kruhy je zobrazeno rozdělení redukovaného turistického potenciálu v celkové výši 790 bodů mezi jednotlivé obce na vodní cestě. Příložená tabulka pak poskytuje informaci o struktuře celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ve výši 960 bodů.



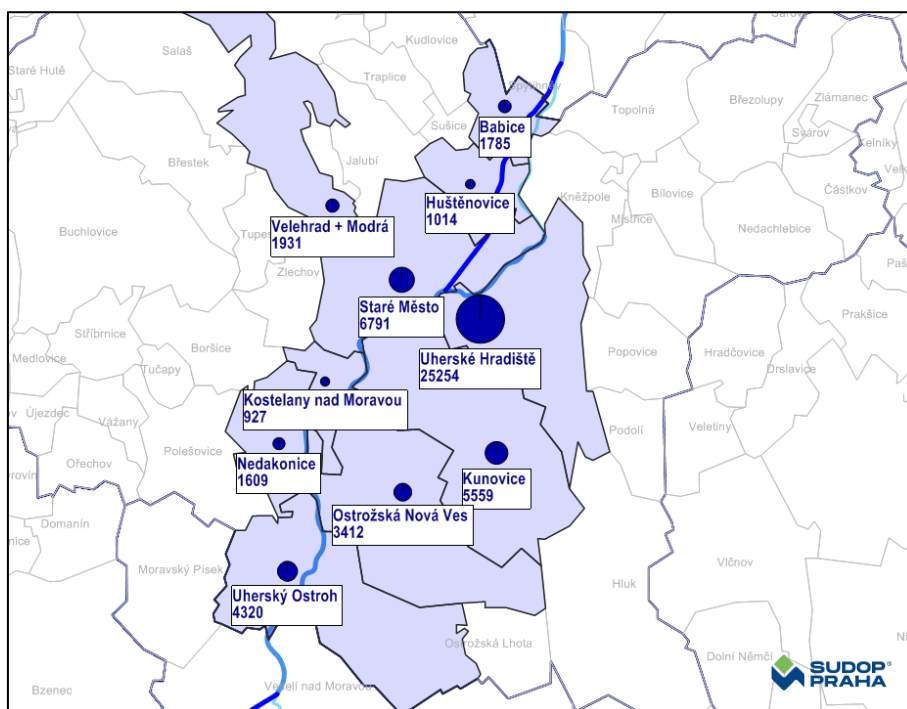
Obrázek 4.15 – Redukovaný turistický potenciál obcí v ORP Uherské Hradiště (Zdroj mapy: ÚÚR)

Atraktivita CR	A	B	C	Body
Přírodní pozoruhodnosti				
Historické městské soubory		2		60
Historické vesnické soubory				
Zámky	1		1	80
Hrady, tvrze, zříceniny	1		1	75
Křesťanské sakrální památky	1		2	90
Židovské památky			1	15
Vojenské památky				
Pietní památníky				
Technické památky				
Archeologické památky	2			80
Historické podzemí				
Muzea, galerie		4	3	130
Muzea v přírodě, skanzeny	1			60
Lázeňská místa		1		25
Zoologické zahrady, zooparky				
Botanické zahrady, arboreta				
Aquaparky, plavecké bazény				
Golfová hřiště				
Farmy pro hipoturistiku	1			35
Vinařský věhlas				
Pivovarnický věhlas				
Jiné atraktivita cestovního ruchu				
Turistická informační centra	3			45
Přidaná hodnota: památka UNESCO				
Úhrn				695

Plochy a linie	A	B	C	D	E	Body
Rekreační a turistická krajina I						
Rekreační a turistická krajina II				•		80
Rekreační a turistická krajina IV				•		-60
Urbanizovaný prostor				•		-40
Průmyslový a těžební prostor						
Dálniční dostupnost I						
Dálniční dostupnost II				•		45
Břehy vodních ploch I						
Břehy vodních ploch II		•				100
Řeky vhodné pro splouvání						
Silnice I. třídy		•				80
Železnice I			•			60
Železnice II						
Přidaná hodnota: národní park						
Přid.hodnota: chráněná krajinná oblast						
Úhrn						265
Potenciál cestovního ruchu území ORP						960

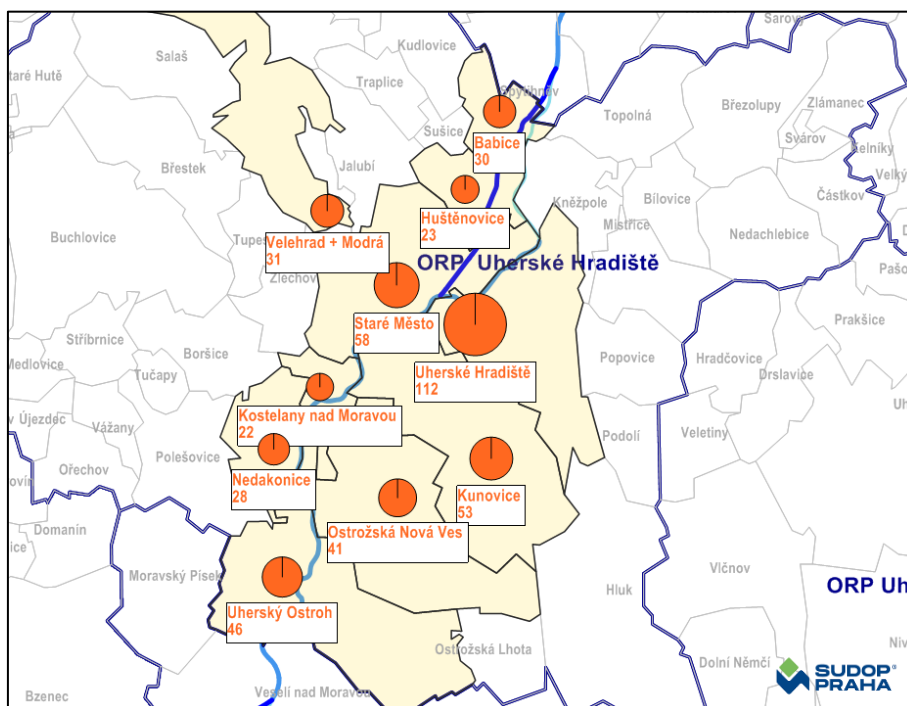
Tabulka 4.5 – Struktura celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ORP Uherské Hradiště (Zdroj: ÚÚR)

Na následující mapce je graficky zobrazen počet obyvatel k roku 2016 v jednotlivých obcích spadajících pod ORP Uherské Hradiště. Zobrazeny jsou pouze ty obce, které jsou „rozumně“ dostupné od vodní cesty a jsou tedy potenciálně zajímavé pro vodní turisty.



Obrázek 4.16 – Počet obyvatel obcí na vodní cestě v ORP Uherské Hradiště (Zdroj dat: ČSÚ)

Na základě počtu obyvatel jednotlivých obcí byla vypočtena atraktivita obce odvozená z její velikosti. Její hodnoty jsou znázorněny na následující mapce.



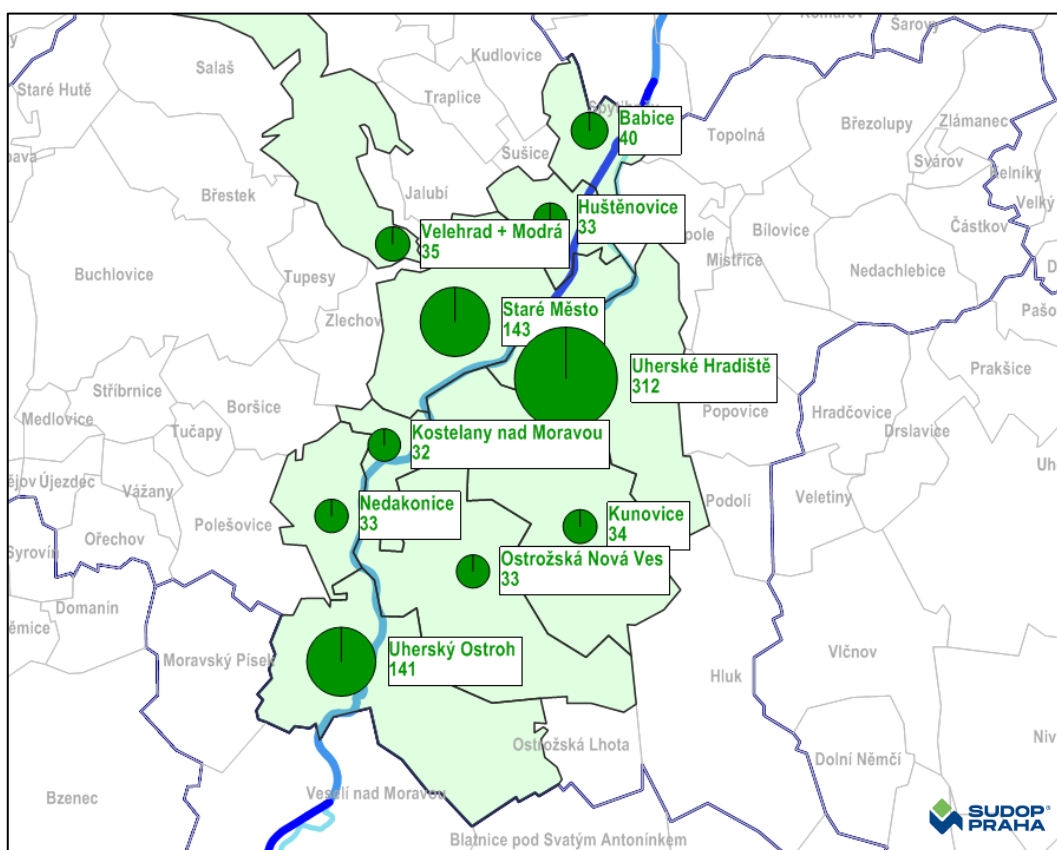
Obrázek 4.17 – Atraktivita obcí v ORP Uherské Hradiště na základě jejich velikosti (Zdroj dat: ČSÚ)

V následující tabulce jsou uvedeny údaje za obce spadající pod ORP Uherské Hradiště a nacházející se v blízkosti vodní cesty. Z uvedených údajů (počet obyvatel, z něj odvozená atraktivita daná velikostí obce, redukovaný turistický potenciál, vzdálenost od vodní cesty) je vypočten celkový potenciál dané obce. Více k výpočtu celkového potenciálu v kap. 2.8.4.

obec	počet obyvatel	atraktivita daná velikostí obce	potenciál tur. ruchu (reduk.)	vzdálenost od BK	celkový potenciál
Babice	1785	30	10	0,9	40
Huštěnovice	1014	23	10	1	33
Kostelany nad Mor.	927	22	10	0,55	32
Kunovice	5559	53	65	5,7	34
Nedakonice	1609	28	5	1	33
Ostrožská Nová Ves	3412	41	35	4,6	33
Staré Město	6791	58	110	1,2	143
Uherské Hradiště	25254	112	200	0,9	312
Uherský Ostroh	4320	46	95	0,5	141
Velehrad + Modrá	1931	31	250	7	35

Tabulka 4.6 – Celkový potenciál obcí v ORP Uherské Hradiště

Celkový potenciál jednotlivých obcí v blízkosti vodní cesty spadajících pod ORP Uherské Hradiště je znázorněn na následující mapce.



Obrázek 4.18 – Celkový potenciál obcí na vodní cestě v ORP Uherské Hradiště

Babice

Obec při Baťově kanále s 1785 obyvateli. Nachází se zde Muzeum Babice s expozicí myslivosti a pytláctví, vesnice, hospodářských strojů a také venkovní voliéry. Obec nabízí nákupní a stravovací služby. V obci je zřízeno přístaviště lodí s hranou délky 30 m. Celkový potenciál této lokality je 40 bodů.

Huštěnovice

Obec s 1014 obyvateli. Dominantou obce je kostel sv. Anny, postavený v letech 1873 – 1877 jako novogotická, jednolodní, obdélníková stavba s nižším obdélným presbytářem a symetrickými bočními prostory. V Muzeu Huštěnovice je možné si prohlédnout vybavení kuchyně a místnosti z dvacátých až padesátých let minulého století. K vidění jsou předměty, které se používaly k hospodářské a řemeslné činnosti. Obec je více vzdálena od Baťova kanálu a nemá k dispozici přístaviště. Malé soukromé přístaviště s půjčovnou je zřízeno při PK Huštěnovice, což je však více než 3 km daleko z centra obce. Celkový potenciál této lokality je 33 bodů.

Kostelany nad Moravou

Obec s 927 obyvateli. Dominantou obce je kostel sv. Floriána. Zajímavostí je také 84 metrů dlouhý ocelový nýtovaný most přes řeku Moravu z roku 1913. V obci je zřízeno přístaviště lodí s hranou délky 30 m. Celkový potenciál této lokality je 32 bodů.

Kunovice

Město s 5559 obyvateli, které leží již poněkud stranou od Baťova kanálu. Od nejbližšího přístaviště v Kostelanech je to do centra Kunovic zhruba 6 km. Tuto vzdálenost by bylo možné teoreticky zkrátit přibližně na polovinu, pokud by bylo zřízeno nové přístaviště na řece Olšavě (v blízkosti Hospůdky U Komára), jejichž posledních cca 1,5 km jsou s malou lodí splavných. Olšava však není vedena v žádné z kategorií vodních cest. Kunovice jsou proslaveny výrobou letadel, nachází se zde také Letecké muzeum, ve kterém je možné si prohlédnout jak letouny vyrobené v továrně v Kunovicích, tak vyřazené armádní letouny, například stroje MiG-15 nebo MiG-21 a další. Dále je možné navštívit několik památkově chráněných staveb představující lidovou architekturu. Kunovice nabízejí řadu služeb v oblasti pohostinství, ubytování nebo nákupů. Celkový potenciál této lokality je 34 bodů při vzdálenosti až do Kostelan (6 km), pokud by se uvažovalo se vzdáleností k možnému umístění přístaviště na Olšavě (3 km), pak by celkový potenciál dosahoval 74 bodů.



Obrázek 4.19 – Letecké muzeum v Kunovicích (Zdroj: <http://www.museum-kunovice.cz/>)

Nedakonice

Obec s 1609 obyvateli nedaleko Baťova kanálu, nedisponuje však žádným přístavištěm. Mezi pamětihodnosti Nedakonice patří sousoší sv. Václava stojící v parku u kostela sv. Floriána nebo husitský sloup se sochou bojovníka. U

Nedakonic se nachází přírodní rezervace Kolébky s vybudovanou naučnou stezkou a chráněnými živočišnými druhy lužních lesů. Celkový potenciál této lokality je 33 bodů.

Ostrožská Nová Ves

Obec s 3412 obyvateli. Centrum je poměrně dosti vzdálené od řeky Moravy, k nejbližšímu přístavišti v Uherském Ostrohu je to cca 6 km. K místním pamětihodnostem patří pozdně barokní kostel sv. Václava a atypická zvonice ve znamení kříže. Za pozornost stojí také pomník obětem I. světové války od Františka Bílka a pomník T. G. Masaryka. Díky minerálním pramenům se nedaleko nacházejí sirnaté lázně. V blízkosti obce se nacházejí rozsáhlé vodní plochy po těžbě štěrkopísku, která je v současnosti již utlumována. Lokalita nabízí výborné podmínky pro koupání a vodní sporty. Celkový potenciál této lokality je 33 bodů.

Staré Město

Město s 6791 obyvateli nacházející se v těsné blízkosti Uherského Hradiště. Městem přímo prochází Baťův kanál, který se v těchto místech odpojuje od řeky Moravy. Zřízeno je zde soukromé přístaviště s půjčovnou. Staré Město je velmi bohaté na archeologická naleziště zejména z období Velké Moravy, čemuž je zde zřízen také památník s muzeem. Přilehlému náměstí pak vévodí stavba obrovského moderního kostela svatého Ducha dokončeného v roce 2014. Dále je zde možné navštívit muzeum bonsajů. V západní části města je možné navštívit originální rozhlednu Maják a nedalekou netradiční ZOO, kde jsou zvířata vyrobená z kovových součástek. Staré Město disponuje širokou nabídkou nákupních, ubytovacích a stravovacích možností. Lokalita je také východištěm pro výlet do cca 7 km vzdáleného Velehradu. Celkový potenciál Starého Města je 143 bodů.

Uherské Hradiště

Město s 25254 obyvateli, které tvoří centrum regionu Slovácka. Ve městě najdeme řadu historických a kulturních památek, v roce 1990 byla vyhlášena městská památková zóna. K významným městským památkám náleží radnice v Prostřední ulici, radnice na Masarykově náměstí, někdejší Justiční palác, kaple sv. Šebestiána, kostel sv. Františka Xaverského, Františkánský klášter nebo kostel narození Panny Marie. Významná je také budova bývalé synagogy, kde je dnes umístěna městská knihovna. Ve Městě je možné navštívit několik expozic Slováckého muzea, Galerii Slováckého muzea, nebo Slovácké divadlo. Dále se zde koná řada kulturních akcí, z nichž nejznámější jsou Slovácké slavnosti vína a filmový festival Letní filmová škola Uherské Hradiště. Město disponuje širokou nabídkou nákupních, ubytovacích, stravovacích či zdravotnických zařízení. Celkový potenciál této lokality je 312 bodů.



Obrázek 4.20 – Slovácké slavnosti vína v Uherském Hradišti (Zdroj: <http://www.akce.cz>)

Uherský Ostroh

Město na řece Moravě s 4320 obyvateli. Z historických památek je nejvýznamnější stavbou zámek. Původně obranný hrad z 13. století byl přestavěn v letech 1560 – 1570 pány z Kunovic v moderní renesanční zámek se zámeckým parkem. Architektonickou dominantou města je také železobetonový obloukový most přes řeku Moravu postavený v roce 1928. V minulosti zde žila početná židovská komunita, dnes je možné navštívit židovský hřbitov s náhrobky od 16. století. Pod plavební komorou je zřízeno malé přístaviště s hranou o délce 30 m. Celkový potenciál této lokality je 141 bodů.



Obrázek 4.21 – Zámek v Uherském Ostrohu (Zdroj: <http://www.ahojnavode.cz>)

Velehrad + Modrá

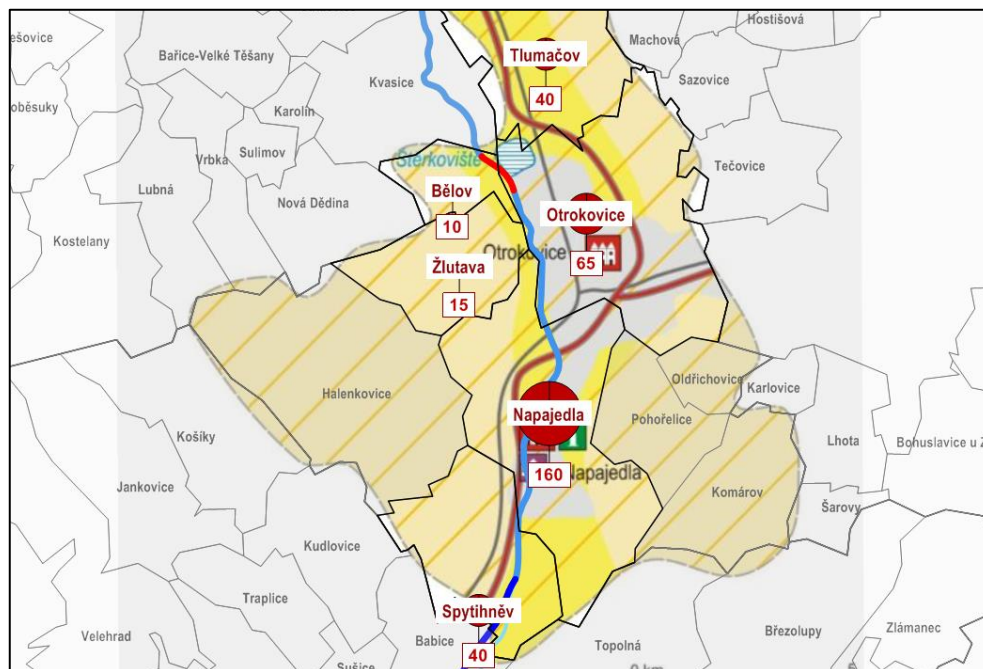
Velehrad je obec s přibližně 1200 obyvateli, navazující obec Modrá má cca 730 obyvatel. Jedná se o velmi navštěvované poutní místo, kam se každoročně 5. července u příležitosti svátku svatých Cyrila a Metoděje koná Národní pouť. Na Velehradě se nachází nejstarší cisterciácký klášter na Moravě, jehož součástí je i bazilika Nanebevzetí Panny Marie a svatého Cyrila a Metoděje. K vidění je zde také podzemí baziliky, hospodářský dvůr, opatský dům, lapidárium nebo klášterní zahrada. V obci Modrá se nachází řada dalších turistických cílů, jakými jsou Archeoskanzen s replikami staveb z období Velké Moravy, Terárium Modrá s největší terarijní expozicí v ČR, nebo akvárium Živá voda s podvodními tunely, kterými lze pozorovat sladkovodní ryby v tůňkách. Součástí areálu je také přírodní koupaliště. Nejkratší přístup od Baťova kanálu je od přístaviště Staré Město, což je trasa vzdálená cca 7 km. Kvůli této vzdálenosti klesá jinak velmi vysoký turistický potenciál Velehradu a Modré na pouhých 35 bodů celkového potenciálu.



Obrázek 4.22 – Bazilika Nanebevzetí Panny Marie na Velehradě (Zdroj: <http://www.vychodni-morava.cz>)

4.1.4 ORP Otrokovice

Následující kartogram poskytuje přehled o rozmístění turistických cílů, jejich významu a kategorii hodnocených ploch a linií v ORP Otrokovice. Červenými kruhy je zobrazeno rozdělení redukovaného turistického potenciálu v celkové výši 265 bodů mezi jednotlivé obce na cestě. Přiložená tabulka pak poskytuje informaci o struktuře celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ve výši 375 bodů.



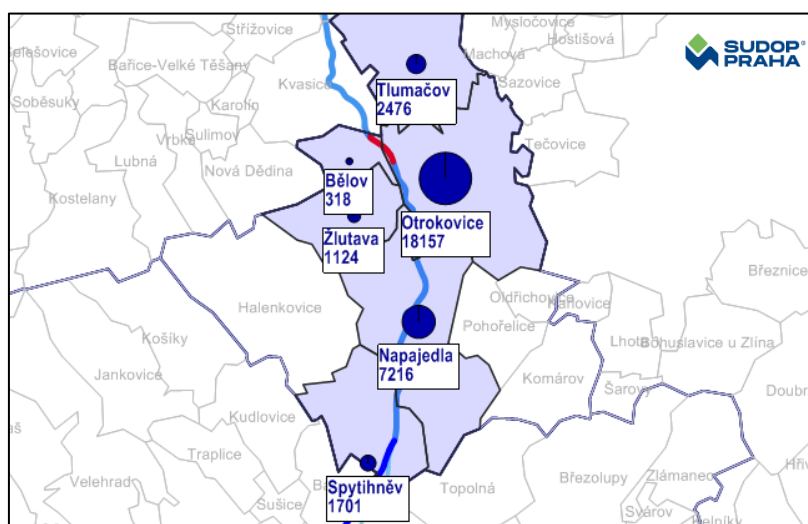
Obrázek 4.23 – Redukovaný turistický potenciál obcí v ORP Otrokovice (Zdroj mapy: ÚÚR)

Atraktivita CR	A	B	C	Body
Přírodní pozoruhodnosti				
Historické městské soubory		2		60
Historické vesnické soubory				
Zámky			1	15
Hrady, tvrze, zříceniny				
Křesťanské sakrální památky				
Židovské památky				
Vojenské památky				
Pietní památníky				
Technické památky				
Archeologické památky				
Historické podzemí				
Muzea, galerie				
Muzea v přírodě, skanzeny				
Lázeňská místa				
Zoologické zahrady, zooparky				
Botanické zahrady, arboreta				
Aquaparky, plavecké bazény				
Golfová hřiště				
Farmy pro hipoturistiku				
Vinařský věhlas				
Pivovarnický věhlas				
Jiné atraktivita cestovního ruchu				
Turistická informační centra	1			15
Přidaná hodnota: památka UNESCO				
Úhrn				90

Plochy a linie	A	B	C	D	E	Body
Rekreační a turistická krajina I						
Rekreační a turistická krajina II						
Rekreační a turistická krajina IV			•			-90
Urbanizovaný prostor			•			-60
Průmyslový a těžební prostor						
Dálniční dostupnost I				•		60
Dálniční dostupnost II	•					75
Břehy vodních ploch I						
Břehy vodních ploch II		•				100
Řeky vhodné pro splouvání						
Silnice I. třídy	•					100
Železnice I	•					100
Železnice II						
Přidaná hodnota: národní park						
Přid.hodnota: chráněná krajinná oblast						
Úhrn						285
Potenciál cestovního ruchu území ORP						375

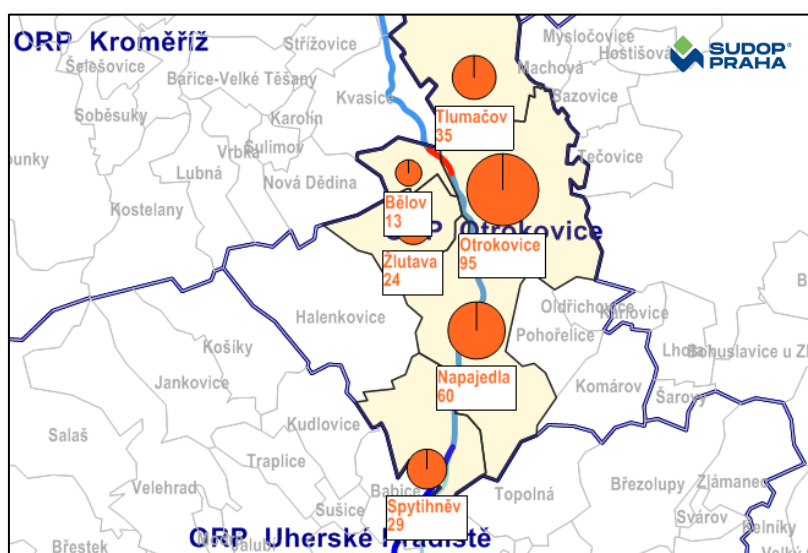
Tabulka 4.7 – Struktura celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ORP Otrokovice (Zdroj: ÚÚR)

Na následující mapce je graficky zobrazen počet obyvatel k roku 2016 v jednotlivých obcích spadajících pod ORP Otrokovice. Zobrazeny jsou pouze ty obce, které jsou „rozumně“ dostupné od řeky Labe a lze tedy u nich uvažovat o zřízení možného přístaviště.



Obrázek 4.24 – Počet obyvatel obcí na vodní cestě v ORP Otrokovice (Zdroj dat: ČSÚ)

Na základě počtu obyvatel jednotlivých obcí byla vypočtena atraktivita obce odvozená z její velikosti. Její hodnoty jsou znázorněny na následující mapce.



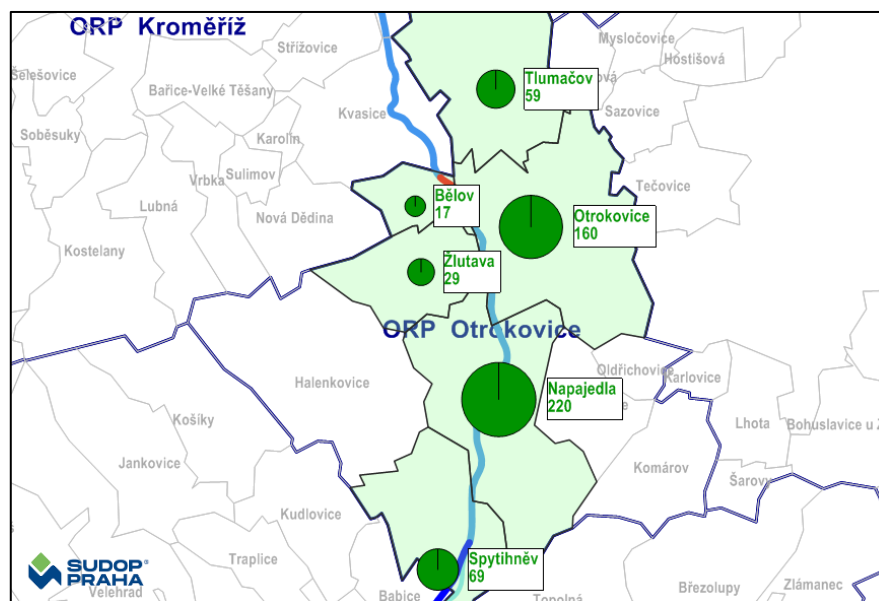
Obrázek 4.25 – Atraktivita obcí v ORP Otrokovice na základě jejich velikosti (Zdroj dat: ČSÚ)

V následující tabulce jsou uvedeny údaje za obce spadající pod ORP Otrokovice a nacházející se v blízkosti vodní cesty. Z uvedených údajů (počet obyvatel, z něj odvozená atraktivita daná velikostí obce, redukovaný turistický potenciál, vzdálenost od vodní cesty) je vypočten celkový potenciál dané obce. Více k výpočtu celkového potenciálu v kap. 2.8.4.

obec	počet obyvatel	atraktivita daná velikostí obce	potenciál tur. ruchu (reduk.)	vzdálenost od BK	celkový potenciál
Bělov	318	13	10	2	17
Napajedla	7216	60	160	0,25	220
Otrokovice	18157	95	65	0,9	160
Spytihněv	1701	29	40	1	69
Tlumačov	2476	35	40	1,8	58
Žlutava	1124	24	15	2	29

Tabulka 4.8 – Celkový potenciál obcí v ORP Otrokovice

Celkový potenciál jednotlivých obcí v blízkosti vodní cesty spadajících pod ORP Otrokovice je znázorněn na následující mapce.



Obrázek 4.26 – Celkový potenciál obcí na vodní cestě v ORP Otrokovice

Bělov

Obec s 318 obyvateli na pravém břehu řeky Moravy a je obklopena lesy. Nedaleko obce je na řece Moravě vybudován jez Bělov, který v současnosti ukončuje souvisle splavný úsek Baťova kanálu, v plánu je v těchto místech vybudování PK Bělov, která by umožnila splavnění až do Kroměříže. Na návsi je památná zvonice pochází z roku 1775. Celkový potenciál této lokality je 17 bodů.

Napajedla

Město se 7216 obyvateli ležící převážně na levém břehu Moravy, na pravém se rozprostírá továrna na plasty Fatra Napajedla a je tudy vedena hlavní železniční trať i silnice I/55. V centru města návštěvníkům slouží přístaviště s hranou délky 45 m. Na náměstí vévodí novorenesanční budova radnice. Další památkou je pozdně barokní zámek, jehož součástí je přilehlý park, barokní kašna, studna a kamenné vázy na nádvoří. Zámek je soukromý a v současnosti slouží jako hotel, kde je možné se ubytovat ve stylových zámeckých apartmánech. Na zámku se také koná řada kulturních akcí.



Obrázek 4.27 – Zámek Napajedla (Zdroj: <http://tymonek.rajce.idnes.cz>)

K ostatním památkám Napajedel patří barokní kostel sv. Bartoloměje a bývalý klášter, který město zrekonstruovalo na stánek umění, koncertů, divadel a výstav. Nachází se v něm také Muzeum Napajedla, které představuje historii města a jeho průmyslové podniky. Je zde umístěna expozice Hřiště hraček, která odkazuje na jejich výrobu v podniku Fatra Napajedla. Město je známé také díky svému hřebčínu, ve kterém se chovají dostihoví koně, především anglický plnokrevník. V jižní části města se nachází rekreační areál Pahrbek, u kterého je k dispozici přístaviště s hranou délky 45 m a v plánu je zde vybudování dosud největšího přístavu na Baťově kanále s kapacitou až 77 stání. Celkový potenciál této lokality je 220 bodů.

Otrokovice

Město na levém břehu Moravy s 18157 obyvateli. Město má převážně průmyslový charakter, což platilo i za dob výstavby Baťova kanálu, neboť právě sem se vozily uhlím naložené čluny, kterými se zásobovala místní elektrárna poskytující energii Baťovým závodům. K těmto účelům sloužila i část říčky Dřevnice i s jednou plavební komorou, která je již dnes zasypána, přesto její obvodové zdi jsou stále dobře patrné. I přes průmyslový charakter nabízí město řadu příležitostí ke sportu, rekreaci či zábavě, je to město se širokou nabídkou nejrůznějších služeb. Z historických památek je možné zmínit např. kostel sv. Michaela archanděla z roku 1769, sochu sv. Jana Nepomuckého v novogotickém stylu z konce 19. stol., nebo soubor drobných sakrálních památek, jakými jsou kříže, kapličky a další socha sv. Jana Nepomuckého. V lokalitě Bahňák-Blatov slouží přístaviště lodí s hranou délky 60 m a vybaveno je i skluzem do vody. Lokalita je také vstupní branou do krajského města Zlína. Celkový potenciál této lokality je 160 bodů.

Spytihněv

Obec s 1701 obyvateli, leží na pravém břehu řeky Moravy. Na východní straně se nedaleko katastru obce rozprostírá přírodní park Chřiby, do něhož vede několik cyklistických tras. Farní kostel Nanebevzetí Panny Marie byl spolu se vsí zničen povodní v roce 1680 a nově zbudován byl až v roce 1712. Obec nabízí nákupní možnosti nebo stravování. Návštěvníkům je k dispozici přístaviště zřízené obcí, funguje zde také půjčovna lodí. Celkový potenciál této lokality je 69 bodů.

Tlumačov

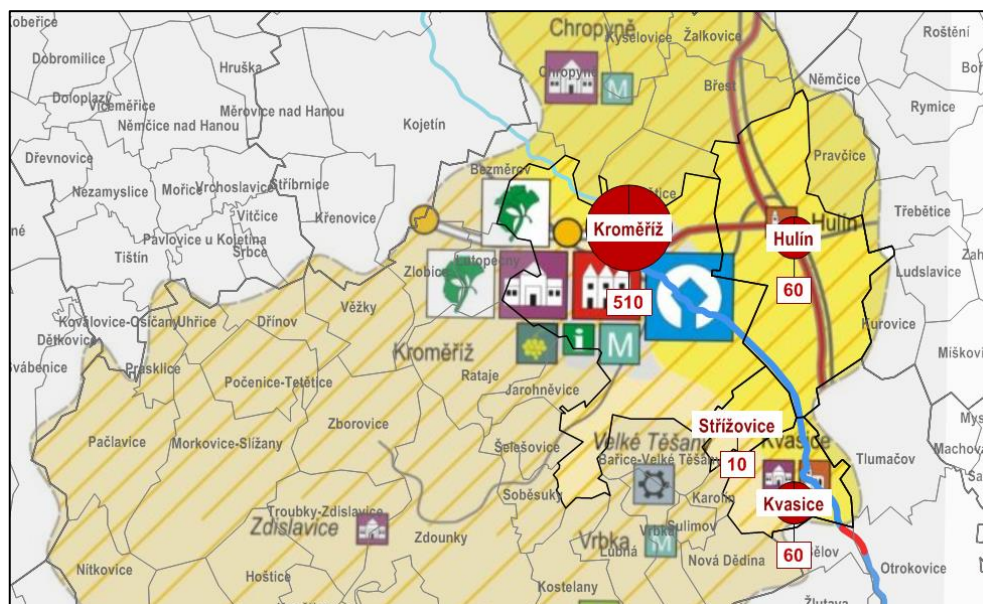
Obec Tlumačov s 2476 obyvateli se nachází na levém břehu Moravy vzdálená cca 1 km od řeky. V obci je k vidění budova bývalého zámku, která dnes slouží jako hostinec. Nejstarší stavbou je románsko-gotický kostelík sv. Martina již ze 14. století, k němuž přiléhá barokní budova fary. Celkový potenciál této lokality je 58 bodů. Nejbližší přístup k řece Moravě vede do lokality Kvasice, která spadá do ORP Kroměříž. Celkový potenciál této lokality pak dosahuje 177 bodů (více viz dále).

Žlutava

Obec na pravém břehu Moravy s 1124 obyvateli. Leží asi 1 km od řeky v kopcích přírodního parku Chřiby, od řeky je možný přímý přístup po pěší turistické cestě nebo cyklostezce vedoucí od přístaviště v Otrokovicích. V obci se nachází minizoo, kde lze spatřit lamy, divočáky, kozy, ovce a další hospodářská zvířata. Mezi památky patří kostel sv. Cyrila a Metoděje. Je to stavba modernějšího architektonického rázu z roku 1939. Celkový potenciál této lokality je 29 bodů.

4.1.5 ORP Kroměříž

Následující kartogram poskytuje přehled o rozmístění turistických cílů, jejich významu a kategorii hodnocených ploch a linií v ORP Kroměříž. Červenými kruhy je zobrazeno rozdělení redukovaného turistického potenciálu v celkové výši 595 bodů mezi jednotlivé obce na labsko-vltavské vodní cestě. Příložená tabulka pak poskytuje informaci o struktuře celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ve výši 950 bodů.



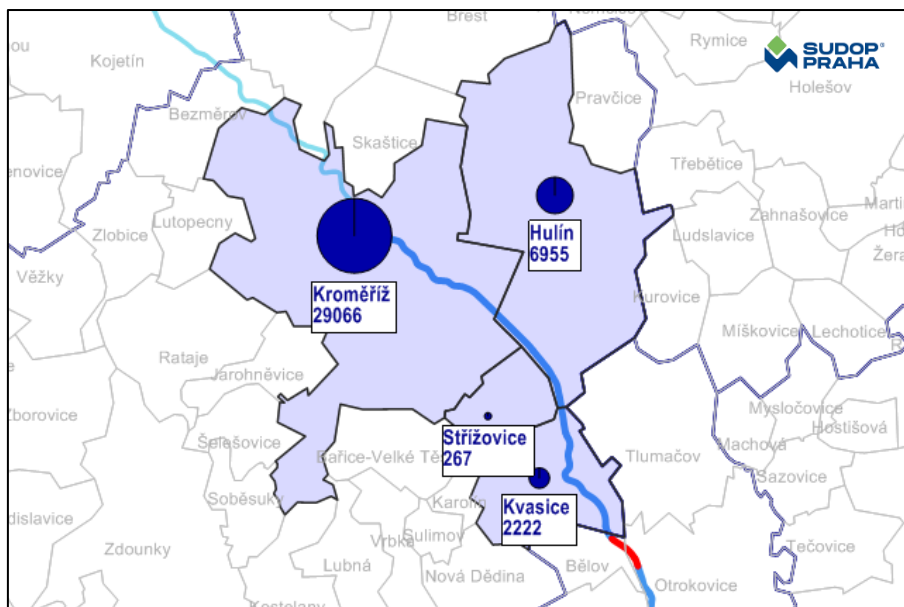
Obrázek 4.28 – Redukovaný turistický potenciál obcí v ORP Kroměříž (Zdroj mapy: ÚÚR)

Atraktivita CR	A	B	C	Body
Přírodní pozoruhodnosti				
Historické městské soubory	1			60
Historické vesnické soubory				
Zámky	1	1	4	170
Hrady, tvrze, zříceniny		1	1	55
Křesťanské sakrální památky			3	45
Židovské památky			1	15
Vojenské památky				
Pietní památníky				
Technické památky		1		25
Archeologické památky				
Historické podzemí				
Muzea, galerie		1	2	45
Muzea v přírodě, skanzeny				
Lázeňská místa				
Zoologické zahrady, zooparky				
Botanické zahrady, arboreta	2			120
Aquaparky, plavecké bazény				
Golfová hřiště				
Farmy pro hipoturistiku	1			35
Vinařský věhlas	1			25
Pivovarnický věhlas				
Jiné atraktivita cestovního ruchu				
Turistická informační centra	3			45
Přidaná hodnota: památka UNESCO		1		100
Úhm				740

Plochy a linie	A	B	C	D	E	Body
Rekreační a turistická krajina I						
Rekreační a turistická krajina II					•	40
Rekreační a turistická krajina IV				•		-60
Urbanizovaný prostor				•		-40
Průmyslový a těžební prostor						
Dálniční dostupnost I		•				120
Dálniční dostupnost II				•		30
Břehy vodních ploch I						
Břehy vodních ploch II						
Řeky vhodné pro splouvání						
Silnice I. třídy				•		40
Železnice I			•			60
Železnice II				•		20
Přidaná hodnota: národní park						
Přid. hodnota: chráněná krajinná oblast						
Úhm						210
Potenciál cestovního ruchu území ORP						950

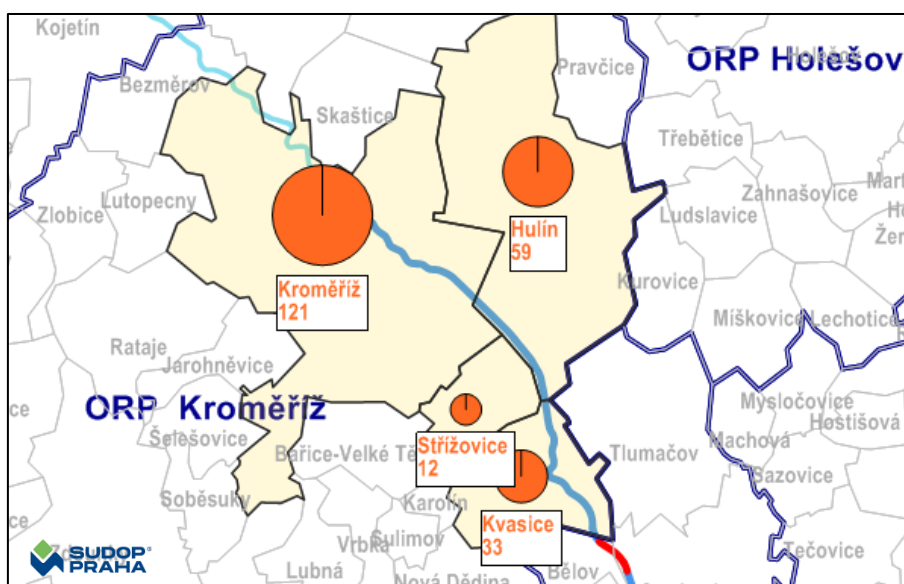
Tabulka 4.9 – Struktura celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ORP Kroměříž (Zdroj: ÚÚR)

Na následující mapce je graficky zobrazen počet obyvatel k roku 2016 v jednotlivých obcích spadajících pod ORP Kroměříž. Zobrazeny jsou pouze ty obce, které jsou „rozumně“ dostupné od řeky Moravy a jsou tedy potenciálně využitelné pro vodní turisty.



Obrázek 4.29 – Počet obyvatel obcí na vodní cestě v ORP Kroměříž (Zdroj dat: ČSÚ)

Na základě počtu obyvatel jednotlivých obcí byla vypočtena atraktivita obce odvozená z její velikosti. Její hodnoty jsou znázorněny na následující mapce.



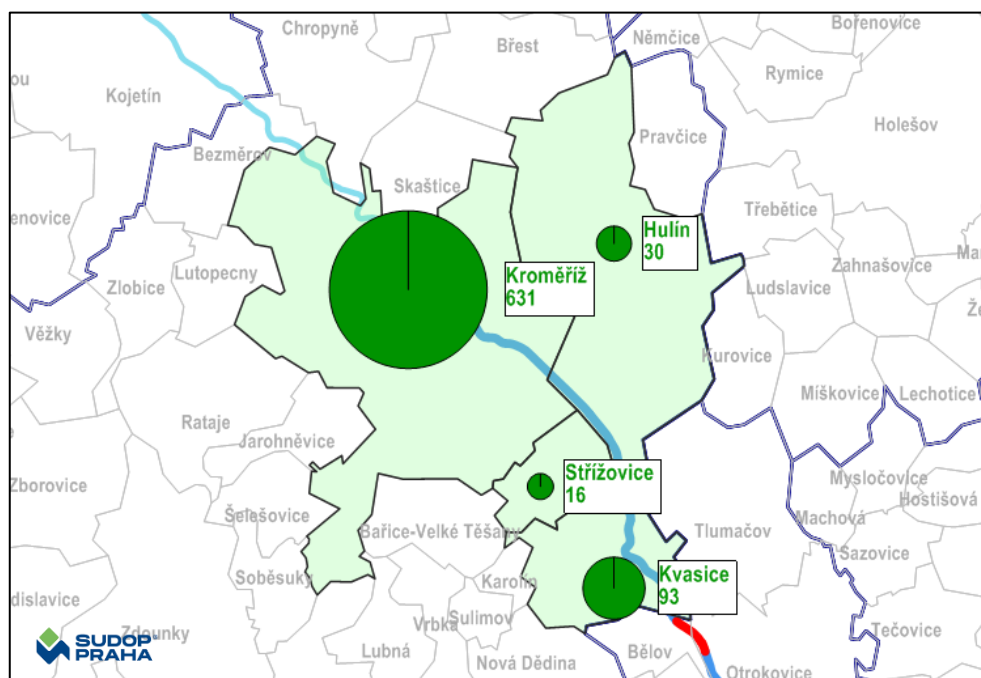
Obrázek 4.30 – Atraktivita obcí v ORP Kroměříž na základě jejich velikosti (Zdroj dat: ČSÚ)

V následující tabulce jsou uvedeny údaje za obce spadající pod ORP Kroměříž a nacházející se v blízkosti vodní cesty. Z uvedených údajů (počet obyvatel, z něj odvozená atraktivita daná velikostí obce, redukovaný turistický potenciál, vzdálenost od vodní cesty) je vypočten celkový potenciál dané obce. Více k výpočtu celkového potenciálu v kap. 2.8.4.

obec	počet obyvatel	atraktivita daná velikostí obce	potenciál tur. ruchu (reduk.)	vzdálenost od BK	celkový potenciál
Hulín	6955	59	60	6	30
Kroměříž	29066	121	510	0,9	631
Kvasice	2222	33	60	0,6	93
Střížovice	267	12	10	1,9	16

Tabulka 4.10 – Celkový potenciál obcí v ORP Kroměříž

Celkový potenciál jednotlivých obcí v blízkosti vodní cesty spadajících pod ORP Kroměříž je znázorněn na následující mapce.



Obrázek 4.31 – Celkový potenciál obcí na vodní cestě v ORP Kroměříž

Hulín

Město s 6955 obyvateli, představuje významný železniční uzel, nedaleko se nachází také důležitá dálniční křižovatka dálnic D1, D55 a výhledově i D49. Nejvýznamnějšími historickými stavbami města jsou kostel sv. Václava, fara a hulínská radnice. Románský portál je nejvýznamnějším a nejcenějším prvkem dochovaného torza románské stavby kostela sv. Václava. Původně zdobil hlavní vchod v severní zdi kostela. Jeho vznik je datován do první poloviny 13. století. Celkový potenciál této lokality je nízký z důvodu velké vzdálenosti k vodní cestě. Nejbližší lokalitou na řece Moravě je Kroměříž vzdálená asi 6 km. Celkový potenciál Hulína tak dosahuje jen 30 bodů a je přičten ke Kroměříži.

Kroměříž

Město s 29066 obyvateli, které je největší na celém výhledovém Baťově kanále. Zároveň se jedná o velmi významnou turistickou lokalitu, jednu z nejnavštěvovanějších na Moravě. V roce 1997 byla Kroměříž vyhlášena nejkrásnějším historickým městem České republiky a o rok později byl zdejší Arcibiskupský zámek spolu s Květnou a Podzámeckou zahradou zapsán na listinu světového kulturního dědictví UNESCO. Město má zachované a v nedávné době opravené historické centrum města – Velké náměstí s podloubím a nedaleko stojící již zmíněný Arcibiskupský zámek. Ve zdejší obrazárně se nachází slavné Tizianovo dílo Apollo a Marsyas. V zámecké knihovně je i uložen Kroměřížský sakramentář (Sacramentarium Cremsiriense) jedna z nejstarších liturgických knih dochovaných v českých zemích.

Kolem zámku se rozprostírá Podzámecká zahrada s řadou drobných romantických staveb (pavilony, kolonáda, umělá zřícenina) a také zookoutkem s exotickými i domácími zvířaty a volně se procházejícími pávi. Nedaleká Květná zahrada je raně barokní park, jediný zástupce tohoto typu v Evropě. V letech 1665-75 jej nechal založit olomoucký biskup Karel II. hrabě z Lichtenstein-Castelcornu podle návrhu císařského architekta Giovanni Pietro Tencally. Zahrada byla koncipována jako pomyslná divadelní scéna, jejíž děj se odehrává uvnitř stříhaných zelených kulis. Sloužila k prezentaci biskupského dvora, k pořádání slavností nebo pěstování ovoce. Kromě dlouhých zelených stěn parku vévodí Kolonáda, dále lze obdivovat Rotundu, vodotrysky nebo poutavou květinovou a sochařskou výzdobu. Z dalších historicky cenných staveb v Kroměříži je možné zmínit čtyři kostely: kostel sv. Mořice, kostel sv. Jana Křtitele, kostel Nanebevzetí Panny Marie a Kostel svatého Cyrila a Metoděje (Kroměříž). Dále je zde k vidění kaple svatého Kříže, Mlýnská brána, Biskupská mincovna, kde se nachází největší sbírka mincí ve střední Evropě, arcibiskupské vinné sklepy, Muzeum Kroměřížska, Galerie Artuš a řadu dalších pamětihodností.

Kromě toho Kroměříž poskytuje široký sortiment nejrůznějších služeb od stravování, nákupních možností, ubytování či lékařské péče. Celkový potenciál Kroměříže je 631 bodů, společně s cca 6 km vzdáleným Hulínem pak celkový potenciál této lokality dosahuje 660 bodů, což je zdaleka nejvíce na celém Baťově kanále.



Obrázek 4.32 – Květná zahrada v Kroměříži (Zdroj: <https://commons.wikimedia.org>)

Kvasice

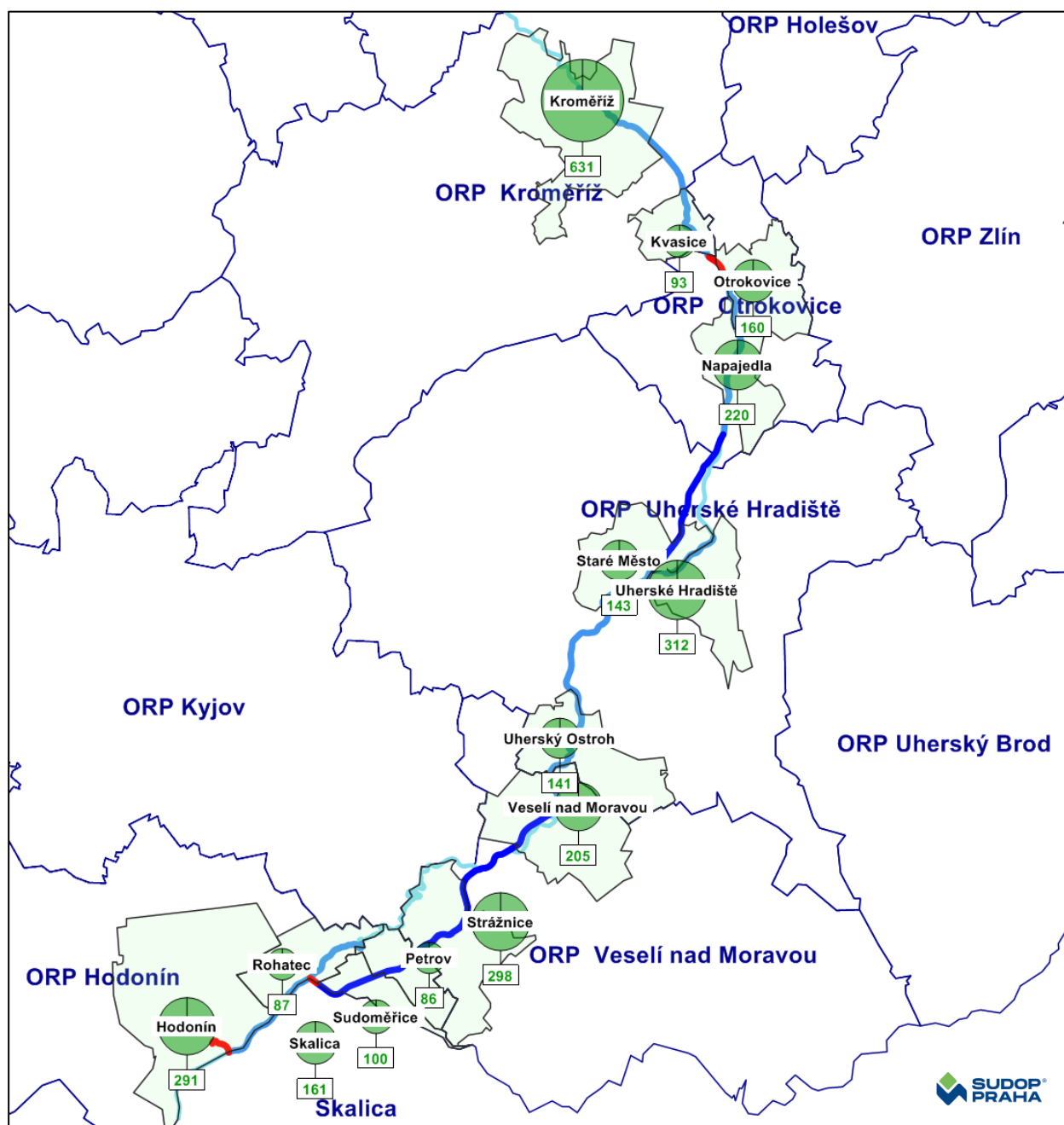
Obec na pravém břehu řeky Moravy s 2222 obyvateli. Koncem 16. století byla zdejší tvrz Havlem Kurovským z Vrchlabí upravena na renesanční zámek s arkádami. Počátkem 19. století zámek získal dnešní klasicistní podobu a byly zazděny renesanční arkády. Dnes se na zámku nachází domov pro seniory. Budovu obklopuje rozsáhlý park s řadou mohutných starých stromů. Barokní křížová cesta patrně z roku 1775 vede na vrchol Kalvárie nedaleko Kvasic, odkud se nabízí výhled do kraje. Křížovou cestu tvoří čtrnáct litinových zastavení a je lemována 200 let starou alejí lip a jírovců. Lokalita zároveň obsluhuje obec Tlumačov na levém břehu Moravy, která byla blíže popsána v rámci ORP Otrokovice. Celkový potenciál této lokality je 93 bodů.

Střížovice

Obec na pravém břehu Moravy 267 obyvatel, vzdálená od řeky cca 2 km, což její celkový potenciál snižuje. Na východní straně katastru se rozprostírá přírodní památka mokřady Bašnov. Památkově chráněnými objekty jsou socha sv. Floriana na návsi a kříž u silnice za obcí. Celkový potenciál této lokality dosahuje 16 bodů.

4.2 Lokality s nejvyšším potenciálem na Baťově kanále

Lokality s nejvyšším celkovým potenciálem na Baťově kanále jsou zobrazeny na následujícím obrázku. Zobrazeny jsou jen lokality s celkovým potenciálem ve výši alespoň 85 bodů.



Obrázek 4.33 – Lokality na Baťově kanále s největším celkovým potenciálem

Z mapky jsou dobře patrné lokality s nejvyšším celkovým potenciálem. Bezkonkurenčně nejvyšších hodnot dosahuje Kroměříž – celkem 631 bodů, což je více než dvojnásobek druhé nejvyšší hodnoty – Uherské Hradiště (312 bodů). Jen o málo nižší celkový potenciál vykazuje Strážnice (298 bodů) a Hodonín (291 bodů). Další velmi významné lokality s celkovým potenciálem alespoň 200 bodů jsou Veselí n. Moravou a Napajedla. V případě Veselí n. Mor. lze do budoucna očekávat nárůst turistického potenciálu díky zprovoznění nového LZ a tím i dosažení vyšší turistické návštěvnosti.

Ke středně významným lokalitám s celkovým potenciálem v rozmezí 120 až 200 bodů se řadí Skalica (161 bodů), Otrokovice (160 bodů), Uherský Ostroh (141 bodů) a Staré Město (125 bodů).

Ostatní lokality s celkovým potenciálem do 120 bodů se řadí k méně významným lokalitám. Pokud však dosahují celkového potenciálu alespoň 85 bodů, jedná se již o dostatečně významnou lokalitu pro zřízení přístaviště z důvodu atraktivity lokality (viz kap. 2.6.2).

V následující tabulce je uveden přehled všech lokalit / obcí na Baťově kanále seřazený vzestupně podle říčních km. Uveden je celkový potenciál dané lokality, vzdálenost od vodní cesty a informace, zda daná lokalita ve stávajícím stavu disponuje přístavištěm či nikoli. Pokud je vzdálenost od vodní cesty uvedena dvojnásobně, pak první údaj znamená vzdálenost ke stávajícímu přístavišti, údaj za lomítkem představuje potenciální hodnotu, na kterou by bylo možné vzdálenost zkrátit, pokud by bylo vybudováno nové přístaviště blíže k centru obce. U lokalit, kde dosud žádné přístaviště k dispozici není, pak tento údaj představuje právě takovou potenciální vzdálenost. Vybrané lokality s celkovým potenciálem vyšším než 85 bodů jsou v následující tabulce zvýrazněny.

obec	příslušná ORP	ř. km Baťáv k.	ř. km Morava	celkový potenciál	vzdálenost od BK stáv./potenciální	přístaviště
Hodonín	Hodonín	-6,1	101,8	291	1,5/0,4	✓
Rohatec	Hodonín	-0,7	107,2	87	1,0	✓
Ratíškovice	Hodonín	-	109,3	31	5,6	✓
Skalica	Hodonín	0,8	-	161	3,9	✓
Sudoměřice	Hodonín	2,5	-	100	0,1	✓
Petrov	Hodonín	6,1	-	86	0,8	✓
Strážnice	Veselí nad Moravou	9,7	-	298	0,2	✓
Vnorovy	Veselí nad Moravou	13,3	-	37	3,7	✓
Veselí nad Moravou	Veselí nad Moravou	17,6	-	205	1,0	✓
Uherský Ostroh	Uherské Hradiště	22,1	133,2	141	0,5	✓
Ostrožská Nová Ves	Uherské Hradiště	22,1	133,2	33	4,6	✓
Nedakonice	Uherské Hradiště	27,9	139,2	33	1,0	✗
Kostelany nad Moravou	Uherské Hradiště	30,2	141,3	32	0,6	✓
Kunovice	Uherské Hradiště	31,3	142,5	34	5,7/3	✗
Uherské Hradiště	Uherské Hradiště	36,1	147,2	312	0,9	✓
Staré Město	Uherské Hradiště	36,3	-	143	1,2	✓
Velehrad + Modrá	Uherské Hradiště	36,3	-	35	7,0	✓
Huštěnovice	Uherské Hradiště	39,6	-	33	1,0	✗
Babice	Uherské Hradiště	41,4	-	40	0,9	✓
Spytihněv	Otrokovice	43,8	156,8	69	1,0	✓
Napajedla	Otrokovice	48,3	161,3	220	0,3	✓
Otrokovice	Otrokovice	52,8	165,8	160	0,9	✓
Žlutava	Otrokovice	52,8	165,8	29	2,0	✓
Bělov	Otrokovice	54,0	167,0	17	2,0	✗
Kvasice	Kroměříž	58,0	171,0	93	0,6	✗
Tlumačov	Otrokovice	58,0	171,0	59	1,8	✗
Střížovice	Kroměříž	60,2	173,2	16	1,9	✗
Kroměříž	Kroměříž	66,1	179,1	631	0,9	✗
Hulín	Kroměříž	66,1	179,1	30	6,0	✗

Tabulka 4.11 – Celkový potenciál obcí na Baťově kanále

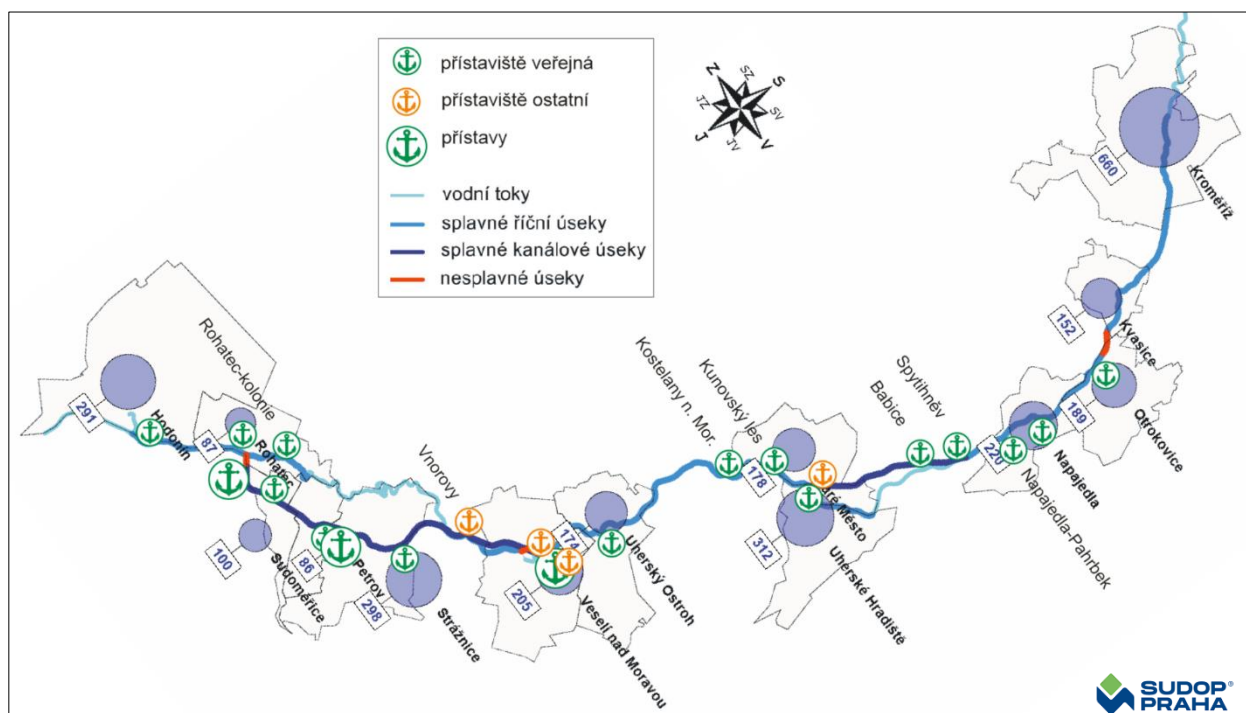
Z kilometráže je zřejmé, že v některých případech využívá více obcí jedno přístaviště. Většinou se tyto obce nacházejí každá na jednom břehu a díky mostu tak přístaviště obsluhuje obě zároveň. U stávajících přístavišť tento případ nastává u Velehradu spolu s obcí Modrá (využívají přístaviště Staré Město), dále Ostrožská Nová Ves (využívá přístaviště Uherský Ostroh), Kunovice (Kostelany n. Mor.) a Žlutava (Otrokovice). U potenciálních nových přístavišť se to týká obcí Tlumačov (Kvasice) a Hulín (Kroměříž). V těchto případech je tedy možné celkové potenciály obou obcí sečíst ve prospěch jedné lokality. Po této úpravě ještě více narostl celkový potenciál lokality Kroměříž (660 bodů), posílily i nedaleké Kvasice na 152 bodů, čímž se tato lokalita stala středně významnou. Obdobně narostl celkový potenciál Starého Města na 178 bodů. Mírně byl navýšen celkový potenciál Otrokovic, Uherského Ostrohu i Kostelan, v těchto případech se však význam těchto lokalit nijak zásadně nezměnil.

Po těchto úpravách - sloučení celkového potenciálu některých obcí - tabulka lokalit vypadá následovně:

obec 1	obec 2	ř. km Baťův k.	ř. km Morava	celkový potenciál obcí 1 + 2	přístaviště
Hodonín	-	-6,1	101,8	291	✓
Rohatec	-	-0,7	107,2	87	✓
Ratíškovice	-	-	109,3	31	✓
Skalica	-	0,8	-	161	✓
Sudoměřice	-	2,5	-	100	✓
Petrov	-	6,1	-	86	✓
Strážnice	-	9,7	-	298	✓
Vnorovy	-	13,3	-	37	✓
Veselí nad Moravou	-	17,6	-	205	✓
Uherský Ostroh	Ostrožská Nová Ves	22,1	133,2	174	✓
Nedakonice	-	27,9	139,2	33	✗
Kostelany nad Moravou	Kunovice	30,2	141,3	66	✓
Uherské Hradiště	-	36,1	147,2	312	✓
Staré Město	Velehrad + Modrá	36,3	-	178	✓
Huštěnovice	-	39,6	-	33	✗
Babice	-	41,4	-	40	✓
Spytihněv	-	43,8	156,8	69	✓
Napajedla	-	48,3	161,3	220	✓
Otrokovice	Žlutava	52,8	165,8	189	✓
Bělov	-	54,0	167,0	17	✗
Kvasice	Tlumačov	58,0	171,0	152	✗
Střížovice	-	60,2	173,2	16	✗
Kroměříž	Hulín	66,1	179,1	660	✗

Tabulka 4.12 – Celkový potenciál lokalit (sloučených obcí) na Baťově kanále

V tabulce uvedené údaje jsou graficky znázorněny na následující mapce, kde jsou vyznačeny všechny významné lokality s potenciálem alespoň 85 bodů a zároveň stávající přístaviště a přístavy na Baťově kanále.



Obrázek 4.34 – Lokality s největším celkovým potenciálem a stávající rozmístění přístavů a přístavišť na BK

Z tabulky i mapky je patrné, že prakticky všechny významné lokality jsou již ve stávajícím stavu přístavišti obslouženy. Týká se to především úseku Baťova kanálu mezi Skalicí a Otrokovicemi, kde jsou přístavišti vybaveny všechny

lokality s celkovým potenciálem vyšším než 85 bodů. Podobně je tomu také na izolovaném splavném úseku řeky Moravy nad Hodonínem, ačkoli přístaviště v Hodoníně se nachází v nepříliš výhodné poloze poměrně daleko od centra města. To by bylo vhodné do budoucna vylepšit, až bude tento úsek propojen s Baťovým kanálem pomocí PK Rohatec.

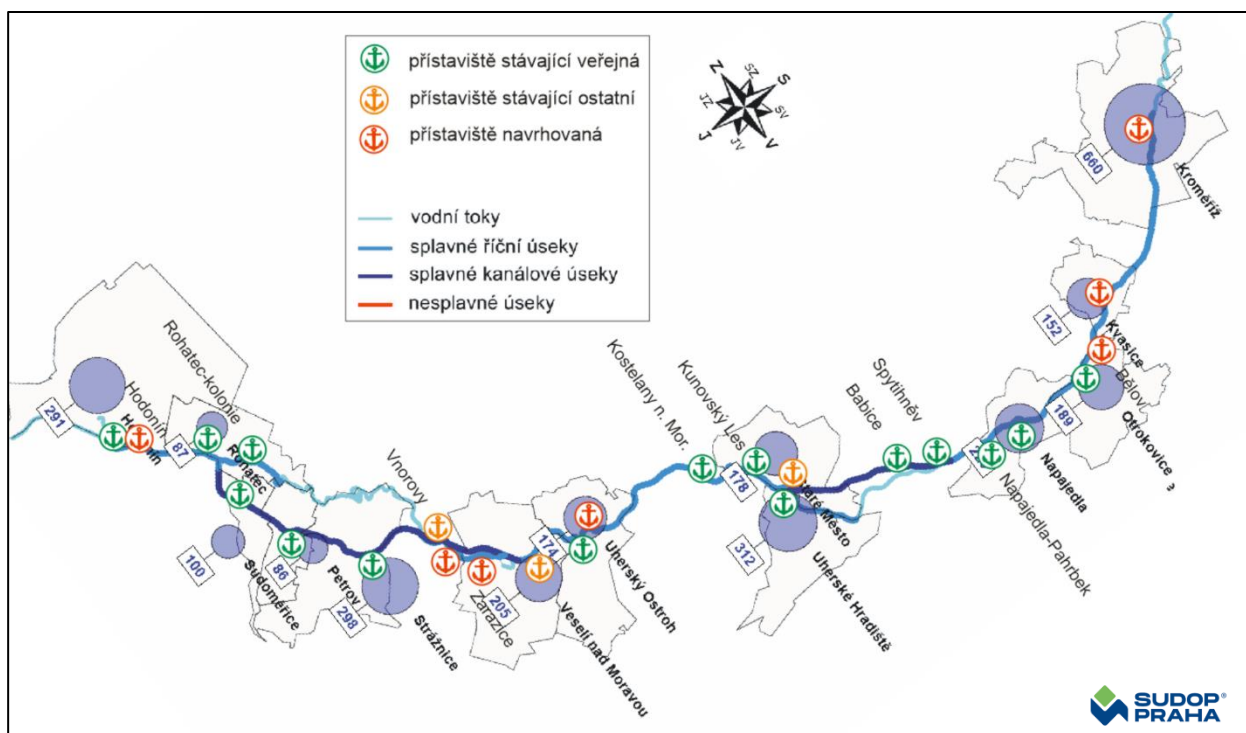
Na rovněž izolovaném úseku Bělov – Kroměříž se v současnosti plavba téměř vůbec neprovozuje. Výjimkou jsou okružní plavby osobní lodí Bruno z centra Kroměříže, kde je pro tyto účely zřízeno malé molo. Loď Bruno vyplouvá směrem ke Kvasicím a zpět, v Kvasicích ale v současné době není žádné molo pro zastavení. Jako důležité lokality pro jejich vybudování přístavišť se ukazují právě Kvasice a pak Kroměříž, zároveň by malé přístaviště mohlo vzniknout u bělovského jezu nad novou PK. V základním scénáři 1 se uvažuje, že tato přístaviště budou realizována až s uvedením PK Bělov do provozu. Ve scénáři 2 se uvažuje, že přístaviště Kvasice a Kroměříž budou zprovozněna již dříve, aby se mohla plavba na tomto úseku rozvíjet ještě před zprovozněním PK Bělov, byť se bude zatím stále jednat o izolovaný úsek vodní cesty.

V případě ostatních lokalit s celkovým potenciálem nižším než 85 bodů nemá příliš velký význam budovat nová přístaviště, protože poptávka po zastavení v těchto lokalitách je příliš nízká. Je možné v těchto lokalitách ještě zvážit další důvody pro zřízení přístaviště, jako je např. zkrácení vzdáleností k sousedním přístavištím, nebo vybavení dané zdrže alespoň jedním přístavištěm pro případ, že loď již nestihne proplout navazující PK k dalšímu přístavišti. Pokud se i tak neukáže zřízení přístaviště jako ospravedlnitelné, je zde ještě prostor pro místní iniciativy či samotné obce, pokud o vlastní přístaviště velmi stojí, aby si je realizovali z vlastních prostředků. Za zvážení stojí také možnosti obcí vedoucí ke zvýšení turistické atraktivity a tím i zvýšení počtu návštěvníků, zejména pak těch z řad vodních turistů. Inspiraci pro případné aktivity mohou čerpat například z některých úspěšných projektů realizovaných v poslední době - zřízení muzea či galerie, stavba či rekonstrukce architektonicky hodnotné budovy nebo parku, vybudování lanového centra, stezky a v korunách stromů, speciálních tratí pro kola (single track) apod.

4.3 Navrhovaná a modernizovaná přístaviště

Již v předchozí kapitole byly nastíněny lokality, ve kterých má smysl zřídit přístaviště. Jedná se především o lokality, které vykazují celkový potenciál ve výši alespoň 85 bodů, který je dostatečný pro ospravedlnění zřízení přístaviště z hlediska atraktivity dané lokality. Z lokalit, které takovýto potenciál vykazují a nejsou dosud vybavena přístavišti, se to týká lokality Kvasice (152 bodů) a zejména pak města Kroměříž, které dosahuje vůbec nejvyššího celkového potenciálu ze všech lokalit (660 bodů). Tato problematika byla již řešena v původní studii a ŘVC již přístaviště v těchto lokalitách aktivně připravuje.

Na následující mapce jsou vyznačeny přístaviště a přístavy ve stávajícím stavu a zároveň jsou červeně vyznačeny již připravované nově lokality pro zřízení přístaviště.



Obrázek 4.35 – Navrhované lokality pro zřízení nových přístavišť na BK

Mapka znázorňuje výhledový stav vodní cesty, kdy je zajištěna souvislá splavnost od Hodonína až po Kroměříž, zároveň je také v provozu připravovaný plavební okruh Veselí – Vnorovy, kde je navrhováno nové přístaviště Zarazice. Obrázek tedy představuje cílový stav Baťova kanálu jak z hlediska parametrů vodní cesty, tak její vybavenosti veřejnou infrastrukturou přístavišť.

Kromě umístění nových přístavišť je zde také otázka jejich správného dimenzování, tedy jakou u nich navrhnout kapacitu s ohledem na předpokládanou poptávku po zakotvení. A netýká se to jen nově navržených přístavišť, ale také těch stávajících – je nutné jejich kapacitu prověřit, zda dostačuje předpokládané poptávce či nikoli. Pokud kapacita dostačovat nebude, je nutné navrhnout příslušná opatření v lokalitě, aby poptávka byla přiměřeně pokryta. Jedná se o posouzení kapacity z pohledu destinačního, tedy z hlediska lodí, které se již po vodní cestě plaví a rozhodují se, v jaké lokalitě by krátkodobě či střednědobě zakotvily. Jiná otázka je kapacita přístavišť a zejména přístavů z hlediska zdrojového, odkud lodě na svou plavbu vyplouvají, a které poskytují možnosti zejména dlouhodobého kotvení. Tato problematika bude řešena v kap.4.4.

Na kalkulaci počtu poptávaných stání se podílí zejména výše celkového potenciálu, vzdálenost od sousedních přístavišť a skutečnost, zda se jedná o průběžnou či koncovou lokalitu. Bližší popis těchto faktorů a jejich vyhodnocení je uveden v kap.2.6.2.

Přehled ovlivňujících faktorů pro jednotlivé lokality a výsledný potřebný počet stání je uveden v následující tabulce.

lokality	ř. km Bažův k.	ř. km Morava	vzájemná vzdálenost	koncová lokality	celkový potenciál	vypočtená potřeba stání		
						ze vzdálenosti	z celk. potenciálu	CELKEM
Hodonín	-6,1	101,6	0,0	ANO	291	0,0	8,2	8
Rohatec	-0,7	107,2	5,4	NE	87	1,3	3,5	5
Rohatec-kolonie	-	109,3	2,1	NE	31	0,6	1,3	2
Skalica	0,8	-	1,5	NE	161	0,0	6,5	6
Výklopník (Sudoměřice)	2,5	-	1,7	NE	100	0,8	4,0	5
Petrov	5,8	-	3,3	NE	86	1,2	3,4	5
Strážnice	9,7	-	3,6	NE	298	0,0	11,9	12
Vnorovy	13,3	-	3,6	NE	37	1,3	1,5	3
Veselí n. Moravou	17,5	-	4,2	NE	205	0,0	8,2	8
Uherský Ostroh	22,1	133,2	3,6	NE	174	0,0	7,0	7
Kostelany n. Moravou	30,2	141,3	8,1	NE	66	2,3	2,6	5
Kunovský les	33,4	144,5	3,3	NE	89	1,0	3,6	5
Uherské Hradiště	36,1	147,2	2,7	NE	312	0,0	12,5	12
Staré Město	36,3	-	0,3	NE	89	0,2	3,6	4
Babice	41,4	-	5,1	NE	40	0,7	1,6	2
Spytihněv	43,8	156,8	2,4	NE	69	0,8	2,8	4
Napajedla	46,3	159,3	2,5	NE	220	0,0	8,8	9
Otrokovice	52,8	165,8	4,5	NE	189	0,0	7,6	8
Kvasice	58,0	171,0	5,2	NE	152	0,0	6,1	6
Kroměříž přístaviště	66,1	179,1	8,1	ANO	660	0,0	18,5	18

Tabulka 4.13 – Vypočtený potřebný počet stání pro krátkodobé a střednědobé kotvení v jednotlivých lokalitách

Z tabulky je patrné, že největší poptávka z destinačního pohledu, tedy po krátkodobém a střednědobém kotvení, je v Kroměříži – až 18 stání, dále pak ve Strážnici a v Uherském Hradišti (shodně 12 stání), v Napajedlech 9 stání a v Hodoníně, Veselí n. Moravou a Otrokovicích pak 8 stání. V ostatních lokalitách je poptávka v rozmezí 2 až 7 stání. V případě Starého Města byl celkový potenciál lokality ve výši 178 bodů rozdělen na dvě lokality i s již realizovaným přístavištěm Kunovský les. Celkový potenciál obou těchto lokalit tak dosahuje 89 bodů. Při posuzování lokality Staré Město/Uherské Hradiště je nutné brát v potaz všechna 3 přístaviště dohromady (Staré Město, Kunovský les a Uherské Hradiště), neboť se vzájemně doplňují a kapacitně si vypomáhají.

Je nutné upozornit, že uvedené počty jsou spíše orientačního charakteru a předpokládají rovnoměrné rozložení poptávky jak v čase (během sezony), tak i v celé délce vodní cesty. Pro vykrytí špiček poptávky (typicky víkendy v hlavní tur. sezoně) bude nutné kapacitu přístavišť mírně navýšit, aby byla schopna zvládnout i tyto vyšší intenzity plavby. Navýšení kapacity by mělo být v rozmezí od 20 do 25 % oproti hodnotám uváděným v tabulce. Skutečná poptávka se pak bude odvíjet na základě ještě dalších parametrů, jakými jsou např. rozmístění zdrojových míst poptávky (výchozích přístavů), vybaveností vodní cesty navazujícími službami, nebo také dosavadní úroveň rekreační plavby na daném úseku. Ta je v současnosti nejvíce rozvinuta v jižní části Bažova kanálu přibližně v úseku Skalica – Veselí nad Moravou, a právě na tomto úseku byla odvozena přibližná hodnota 25 bodů (celkového potenciálu) na 1 stání, která je pak uplatněna i na dalších úsecích vodní cesty, které jsou v současnosti méně využívané, či dokonce nesplavné. Výpočet tak předpokládá, že i na těchto úsecích bude (časem) dosaženo stejného poměru celkového potenciálu jednotlivých lokalit k intenzitě plavby na vodní cestě. Takový vývoj si však vyžádá potřebný čas v řádu několika let, a to i při jinak příznivém vývoji všech ostatních faktorů ovlivňujících rozvoj rekreační plavby na těchto úsecích.

Dále jsou podrobněji popsány jednotlivé lokality s informacemi o nových přístavištích nebo modernizaci a zkapacitnění těch stávajících.

Město **Hodonín** vykazuje významný celkový potenciál ve výši 291 bodů. Význam této lokality částečně umenšuje fakt, že i v budoucnu se bude jednat o lokalitu koncovou, nikoli průběžnou, což poptávku po zastavení do jisté míry snižuje. Odhaduje se, že takové snížení poptávky po zastavení může být o cca 30 % nižší, než je tomu u lokalit průběžných. Na druhou stranu by do budoucna mohly být probíhat plavby např. v úseku Petrov – Hodonín a zpět, čímž by se tento efekt do jisté míry potlačil. Více v kap. 2.6.2. Stávající přístaviště v Hodoníně je umístěno v blízkosti jezu Hodonín přímo na řece Moravě, což není příliš výhodné z hlediska dostupnosti centra města ani řady dalších turistických cílů. Jedná se asi o 1,5 km dlouhou cestu. Z důvodu přiblížení přístaviště existovala původní myšlenka využít městské rameno Staré Moravy, které protéká v těsné blízkosti centra města. Jelikož je hladina Staré Moravy položena níže, než je hladina ve zdrži jezu Hodonín, vyžadovalo by to zřízení další plavební komory na vjezdu do tohoto ramene, což se ukázalo jako ekonomicky neúnosné a těžko projednatelné. I do budoucna se tedy uvažuje se zachováním lokality přístaviště v blízkosti stávajícího přístaviště u jezu.

V Hodoníně je vypočtený potřebný počet 8 stání pro krátkodobé a střednědobé kotvení. Stávající přístaviště má kapacitu zhruba 5 stání, ŘVC již připravuje záměr na zvýšení přístavní kapacity této lokality, a to prostřednictvím nového přístaviště s plovoucími výložníky s kapacitou až 8 stání. Toto navýšení kapacity by mělo proběhnout v blízké budoucnosti v souvislosti se zprovozněním již realizované PK Rohatec, kdy se očekává značný nárůst plavidel plujících z Baťova kanálu směrem do Hodonína. Po realizaci kapacitního přístavu v Hodoníně budou plavidla primárně využívat tento přístav a nové přístaviště na řece bude spíše doplňkového charakteru. Z tohoto důvodu dojde k následné demontáži plovoucích výložníků a bude zde umožněno pouze podélné stání – výsledná kapacita přístaviště pak bude 4 plavidla.

Cílový stav v této lokalitě počítá také s realizací kapacitního přístavu zejména pro potřeby dlouhodobého kotvení, jeho určitá část bude vyčleněna i pro krátko- a střednědobé kotvení. Více je o přístavech uvedeno v kap. 4.4.

Na následujícím obrázku je vizualizace nového přístaviště nad jezem v Hodoníně, za ním je patrný vjezdový objekt do spojovacího kanálu s novým přístavem Hodonín a stávající přístaviště (nahore).



Obrázek 4.36 – Rozšířené přístaviště v Hodoníně u jezu, v pozadí přístav Hodonín (Zdroj: ŘVC ČR)

V **Rohatci** se nachází pouze krátké přístaviště (délka hrany pouze 30 m), které často ani ve stávajícím stavu nedostačuje. Po zprovozněním PK Rohatec by se v této lokalitě výrazně nedostávala kapacita, a proto ŘVC již připravuje jeho rozšíření o 2 stání na celkovou kapacitu 5 stání. Na následujícím obrázku je vizualizace modernizovaného a rozšířeného přístaviště Rohatec.



Obrázek 4.37 – Rozšířené přístaviště v Rohatec (Zdroj: ŘVC ČR)

Přístaviště **Rohatec-kolonie** s délkou hrany 48 m se zdá být kapacitně vyhovující, a to i ve výhledu po zprovoznění PK Rohatec.

Ve **Skalici** nedostatek kapacity zřejmě není momentálně problém, protože se zde nachází poměrně kapacitní přístav pro přibližně 13 plavidel, takže případný nedostatek míst pro krátkodobé a střednědobé kotvení lze operativně řešit podle momentální obsazenosti přístavu. Město Skalica uvažuje s možností rozšíření stávajícího přístavu, nicméně tento přístav obsluhuje pouze Slovenské státní území a ŘVC v této lokalitě žádný záměr na zřízení přístavní infrastruktury neplánuje. Tato skutečnost pak neovlivňuje připravovanou přístavní infrastrukturu v rámci České republiky. Přístav Skalica tak do předmětného hodnocení nevstupuje.

Přístaviště na **Výklopníku** (spadá pod obec Sudoměřice) s hranou délky 45 m se zdá být kapacitně vyhovující, a to i ve výhledu po zprovoznění PK Rohatec. Případný nedostatek kapacity lze operativně řešit podle momentální obsazenosti přílehlého (soukromého) přístavu s kapacitou až 15 stání.

V **Petrově** po vybudování přístavu s kapacitou 45 stání je k dispozici velká kapacita pro krátkodobé a střednědobé kotvení, pro tyto účely je vyhrazena až ½ jeho kapacity. I tak dle informací získaných od správce přístavu bývá v červenci a srpnu přístav plně vytížen. Vysokou návštěvnost přístavu lze vysvětlit bohatou škálou služeb, které přístav poskytuje jako jeden z mála na Baťově kanále. Kromě přístavu je v této lokalitě zachováno i původní přístaviště s hranou o délce 30 m, které však není vybaveno přípojkami energií. Pro zlepšení komfortu přístavu se připravuje realizace rozšíření provozního zázemí, tj. hygienické zázemí, sklady a možnost tankování PHM.

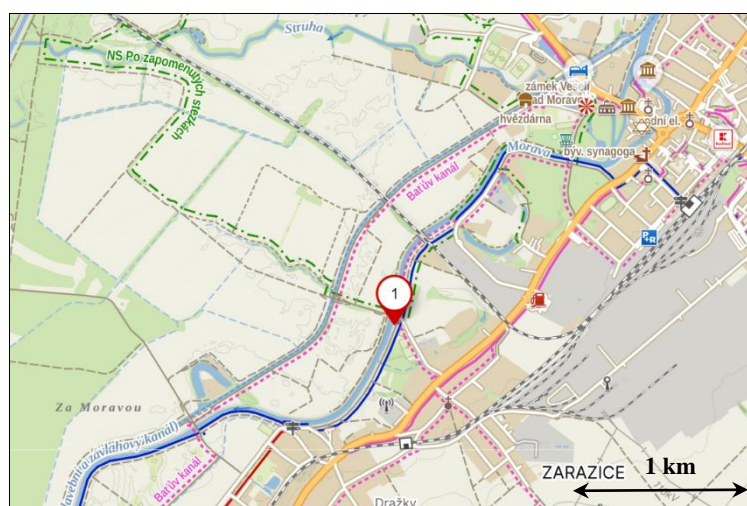
Ve **Strážnici** byl v nedávné době (rok 2023) dokončen projekt rozšíření přístaviště, resp. vybudování nového přístaviště na protějším (pravém) břehu v těsné blízkosti vstupu do skanzenu s kapacitou 15 stání. Zároveň v této souvislosti došlo ke snížení kapacity na pravém břehu o 4 stání na výsledných 11 stání. Přístaviště ve Strážnici má tak celkovou kapacitu 26 stání. Dříve tato lokalita trpěla velkým nedostatkem volné kapacity pro zastavení lodí, vybudováním nového přístaviště byl problém s nedostatečnou kapacitou vyřešen. Zároveň se u tohoto přístaviště připravuje vybudování provozního zázemí a od sezóny 2026 se změní jeho status z přístaviště na přístav.



Obrázek 4.38 – Nové přístaviště ve Strážnici (Zdroj: zdopravy.cz)

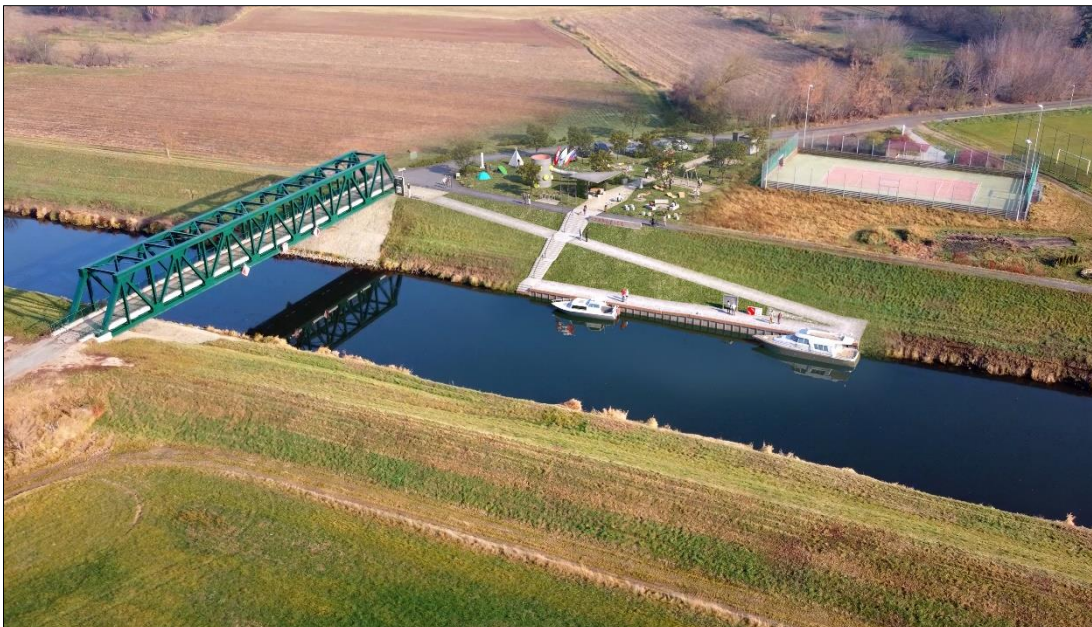
Ve **Vnorovech** se vedle PK Vnorovy I nachází soukromé přístaviště sloužící zejména jako půjčovna lodí. Pro krátkodobé a střednědobé kotvení se v současnosti zdá být kapacita přístaviště dostatečná poptávce. Nicméně vlivem realizace Plavebního okruhu Veselí – Vnorovy vznikne dle nové prognózy potřeba zřízení přístaviště u obce Vnorovy s kapacitou 4 stání.

V **Zarazicích** (část Veselí n. Mor.) je navrhováno zřízení nového přístaviště na řece Moravě v souvislosti s připravovaným Plavebním okruhem Veselí – Vnorovy. Při zpracování studie plavebního okruhu (Ernst & Young) byla tato lokalita prověřována a doporučena jako vhodná, přístaviště by mělo být umístěné u stávajícího mostu na levém břehu Moravy.



Obrázek 4.39 – Umístění připravovaného přístaviště v Zarazicích (Mapový zdroj: mapy.cz)

Vizualizace připravovaného přístaviště v Zarazicích je patrná z následujícího obrázku.



Obrázek 4.40 – Vizualizace připravovaného přístaviště v Zarazicích (Zdroj: ŘVC ČR)

Ve **Veselí nad Moravou** se nachází hned několik přístavišť. První z nich je U Hvězdárny s krátkou hranou pouhých 15 m, což stačí zhruba na 1 až 2 plavidla, nicméně toto přístaviště bude v roce 2025 zrušeno. Hlavní lokalitou pro rekreační plavbu je přístav, který se nachází v bočním rameni. V roce 2021 byl dokončen projekt jeho modernizace a rozšíření, nově disponuje kapacitou až 35 stání.



Obrázek 4.41 – Přístav Veselí n. Mor. po modernizaci (Zdroj: ŘVC ČR)

Přístav kromě možností dlouhodobého kotvení nabízí kapacitu i pro krátkodobé a střednědobé kotvení. Dále se připravuje jeho rozšíření (první etapa již začala v únoru 2025) o další stání i na jižním břehu ramene, a to v souvislosti

s plavebním okruhem Veselí – Vnorovy. Celková kapacita přístavu porozšíření by pak měla být 81 stání. Podrobnější informace o přístavu jsou uvedeny v kap. 4.4.

Třetí možnost zastavení ve Veselí nad Moravou nabízí soukromý ranč Mississippi, který má pro své klienty vybudovaná vlastní přístaviště, kde provozuje i půjčovnu lodí. Kapacitu přístaviště si určuje a reguluje vlastník sám.

Přístaviště v **Uherském Ostrohu** vykazuje nedostatek kapacity (3 stání), protože se jedná o krátké přístaviště s hranou pouhých 30 m. Navíc je toto přístaviště využíváno také jako čekací stání na proplavení přílehlou PK. Pro zlepšení situace bylo v prostoru nad PK obcí vybudováno provizorní malé přístaviště, u kterého lze krátkodobě zastavit až se 2 plavidly. Momentálně ŘVC připravuje v lokalitě města Uherský Ostroh projekt zvýšení přístavní kapacity výstavbou nového přístaviště u silničního mostu pro 4 stání plavidel.



Obrázek 4.42 – Připravované přístaviště v Uherském Ostrohu (Zdroj: ŘVC ČR)

Přístaviště v **Kostelanech nad Moravou** má význam především ve zkrácení vzdáleností k sousedním přístavištím, i když celkový potenciál této lokality také není zanedbatelný, když dosahuje 73 bodů. Přístaviště disponuje hranou o délce 30 m a také v tomto případě se ukazuje jako kapacitně mírně nedostatečné, i když v tomto případě není problém tak významný jako v Uherském Ostrohu. Zatím je tedy doporučeno jeho ponechání ve stávající podobě.

Přístaviště **Kunovský Les** zprovozněné v roce 2021 obsluhuje tuto lokalitu okolo stejnojmenného jezu, zároveň slouží jako čekací stání nad stejnojmennou PK. Toto přístaviště také pomáhá zlepšit nedostatek kapacity pro zastavení v nedalekých Kostelanech, ve Starém Městě a v Uherském Hradišti.

Přístaviště v **Uherském Hradišti** vykazuje výrazný nedostatek kapacity, v současnosti je zde k dispozici jedna 60 m dlouhá hrana (tedy přibližně 6 stání), která však zároveň slouží i pro potřeby OLD. ŘVC v této lokalitě již realizuje záměr na zkapacitnění přístaviště, vzniknout by zde mělo dalších 5 stání. Dá se předpokládat, že nárůst kapacity přístaviště na určitou dobu pokryje nedostatek míst ke krátko- a střednědobému kotvení plavidel. Cílovým řešením bude v této lokalitě vybudování veřejného přístavu Slovácko, který nabídne navíc i místa pro dlouhodobé kotvení – viz kap. 4.4.

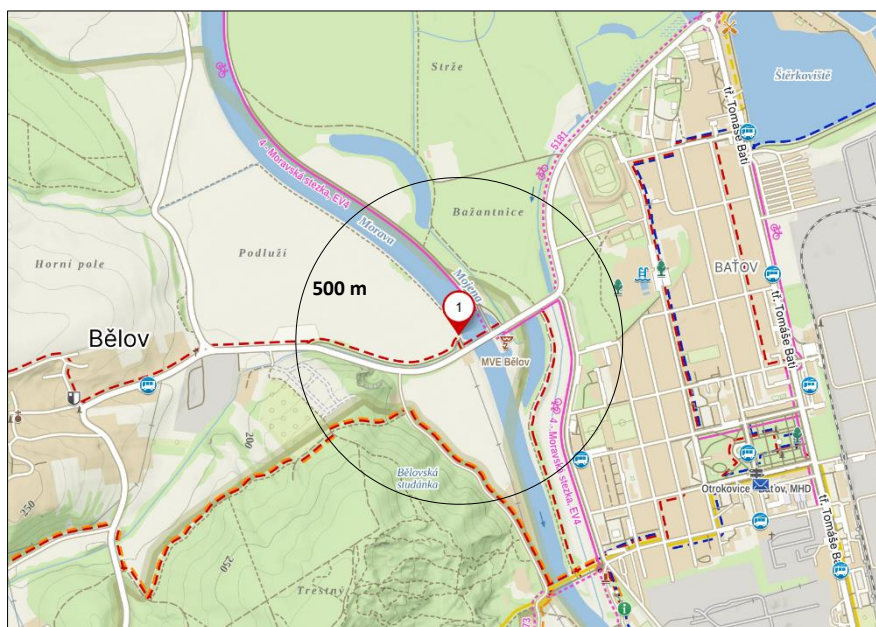
Soukromé přístaviště **Staré Město** se nachází pouhých cca 400 m proti proudu dále nad stejnojmennou PK. I toto přístaviště se také potýká s nedostatečnou kapacitou a uvažuje se o prodloužení jeho hrany dále směrem k Huštěnovicím, jde o soukromý projekt.

Přístaviště v **Babicích** i **Spytihněvi** podle výpočtů kapacitně odpovídají poptávce po krátkodobém i střednědobém kotvení a doporučuje se je ponechat ve stávající podobě. Ve Spytihněvi ovšem podstatnou kapacitu přístaviště zabírá soukromá půjčovna lodí a návštěvníci tak mnohdy nenajdou volná místa pro zastavení.

V lokalitě **Napajedla** se nacházejí hned dvě přístaviště s délkou hrany 45 m, což teoreticky přibližně pokrývá poptávku po krátkodobém i střednědobém kotvení. Ve skutečnosti je poptávka na přístavišti Napajedla-centrum výrazně vyšší než na přístavišti Napajedla-Pahrbek a přístaviště v centru tak často kapacitně nedostačuje. Aktuálně se připravuje jeho rozšíření o další 2 - 4 stání. V lokalitě Pahrbek je v přípravě vybudování veřejného přístavu, který by kromě značné kapacity pro všechny druhy kotvení plavidel nabídl i širokou paletu navazujících služeb. Více je uvedeno v kap. 4.4.

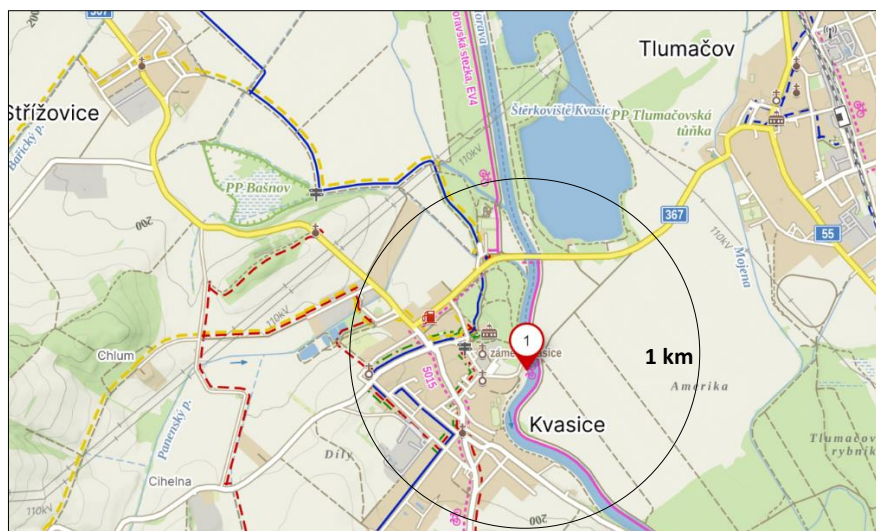
V **Otrokovicích** se nachází přístaviště s hranou o délce 60 m, což i s rezervou pokrývá stávající poptávku, která je na tomto úseku momentálně poměrně slabá, většina návštěvníků svoji plavbu obrací již v centru Napajedel. Situace se zřejmě výrazně změní po zprovoznění PK Bělov, kdy úroveň plavby na tomto úseku výrazně vzroste. Zdá se však, že i poté by kapacita přístaviště měla poptávku z větší části pokrýt, a to zejména poté, co bude zkapacitněno přístaviště v centru Napajedel.

Bělov sice nedosahuje dostatečného potenciálu pro zřízení přístaviště, samotná obec je také poměrně vzdálená od řeky (cca 1,5 km). Přístaviště v této lokalitě by ale také obsloužilo i část Otrokovic s názvem Baťov, kde se nachází možnosti gastronomického a sportovního vyžití a také městské koupaliště. Zřízení přístaviště v této lokalitě tedy bude mít svůj smysl, jeho realizace je připravována jako součást projektu PK Bělov. Přístaviště bude umístěno v horní rejdě nové PK a bude disponovat kapacitou pro kotvení 3 plavidel.



Obrázek 4.43 – Umístění připravovaného přístaviště nad PK Bělov (Mapový zdroj: mapy.cz)

Kvasice s celkovým potenciálem 93 bodů se nachází u řeky Moravy na v současném stavu izolovaném úseku vodní cesty nad bělovským jezem. ŘVC v této lokalitě již přístaviště připravuje, jeho umístění se předpokládá nedaleko ulice Hráza v těsné blízkosti centra obce. Zprovoznění se předpokládá současně s novou PK Bělov (Scénář 1). V alternativním Scénáři 2 se realizace tohoto přístaviště předpokládá v předstihu, aby se mohla rekreační plavba na tomto úseku rozvíjet již před zprovozněním PK Bělov.



Obrázek 4.44 – Umístění připravovaného přístaviště v Kvasicích (Mapový zdroj: mapy.cz)

V obci se také nachází sportovně-rekreační areál a díky nedalekému mostu by přístaviště mohlo alespoň částečně obsloužit i nedalekou obec Tlumačov s celkovým potenciálem 59 bodů. Dohromady tak lze v této lokalitě uvažovat s celkovým potenciálem až 152 bodů, což by přístaviště zařadilo mezi lokality středního významu.

Vizualizace připravovaného přístaviště v Kvasicích je znázorněna na následujícím obrázku.



Obrázek 4.45 – Vizualizace připravovaného přístaviště v Kvasicích (Zdroj: ŘVC ČR)

Město **Kroměříž** je s potenciálem 631 bodů zdaleka nejvýznamnější na celé vodní cestě Baťova kanálu. K tomuto potenciálu je možné ještě přičíst celkový potenciál nedalekého Hulína, takže celkový význam této lokality ještě mírně vzroste až na 660 bodů. Na druhou stranu význam této lokality částečně umenšuje fakt, že i v budoucnu se bude jednat o lokalitu koncovou, nikoli průběžnou, což poptávku po zastavení do jisté míry snižuje. Odhaduje se, že takové snížení poptávky po zastavení může být o cca 30 % nižší, než je tomu u lokalit průběžných. Více v kap. 2.6.2.

ŘVC v této lokalitě již připravuje záměr na zřízení přístaviště s délkou hrany 60 m, umístěno by mělo být ve výhodné poloze na Erbenově nábřeží v blízkosti centra města i zámku.



Obrázek 4.46 – Umístění připravovaného přístaviště v Kroměříži (Mapový zdroj: mapy.cz)

Vizualizace připravovaného přístaviště v Kroměříži je patrná z následujícího obrázku.



Obrázek 4.47 – Vizualizace připravovaného přístaviště v Kroměříži (Zdroj: ŘVC ČR)

Dále se také v Kroměříži připravuje kapacitní přístav, který bude umístěn na pravém břehu v jižní části města. Více o návrhu přístavů je pojednáno v kap. 4.4.

Následující tabulka porovnává vypočtenou poptávku po zakotvení v jednotlivých lokalitách s počty stávajících či připravovaných stání. V posledním sloupci je uvedena bilance vyjadřující nedostatek (červeně) či přebytek (zeleně) počtu stání v jednotlivých lokalitách. V případě, že je přístaviště tvořeno podélnou hranou, bylo uvažováno s předpokladem, že 1 průměrná loď zabere přibližně 10 m délky, což zahrnuje jak vlastní délku plavidla, tak potřebný manévrovací a bezpečnostní prostor od sousedních stojících plavidel. V tabulce nejsou zahrnuty přístavy, které jsou posuzovány zvlášť. Přístavy však mívají vyčleněnou kapacitu pro krátkodobé i střednědobé kotvení, a tak mohou pomoci vykrýt poptávku, pokud přístaviště nebudou dostačovat. Lokality se stávajícími nebo připravovanými přístavy jsou označeny *.

lokality	ř. km Baťův k.	ř. km Morava	vzájemná vzdálenost	koncová lokality	celkový potenciál	počet stání			
						- vypočtená potřeba	- stávající	- stávající a připravovaný	celková bilance
Hodonín*	-6,1	101,6	0,0	ANO	291	8	5	9	1
Rohatec	-0,7	107,2	5,4	NE	87	5	3	5	0
Rohatec-kolonie	-	109,3	2,1	NE	31	2	5	5	3
Skalica	0,8	-	1,5	NE	161	6	4	4	-2
Výklopník	2,5	-	1,7	NE	100	5	4	4	-1
Petrov*	5,8	-	3,3	NE	86	5	3	3	-2
Strážnice*	9,7	-	3,6	NE	298	12	26	12	0
Vnorovy	13,3	-	4,7	NE	37	3	0	4	1
Veselí n. Moravou*	17,5	-	4,2	NE	205	8	0	0	-8
Uherský Ostroh	22,1	133,2	5,0	NE	174	7	3	5	-2
Kostelany n. Moravou	30,2	141,3	8,1	NE	73	5	3	7	2
Kunovský les	33,4	144,5	3,3	NE	89	5	4	4	-1
Uherské Hradiště*	36,1	147,2	5,9	NE	312	12	6	11	-1
Staré Město	36,3	-	0,3	NE	89	4	3	3	-1
Babice	41,4	-	5,1	NE	55	2	3	3	1
Spytihněv	43,8	156,8	2,4	NE	69	4	4	4	0
Napajedla*	46,3	159,3	2,5	NE	220	9	4	8	-1
Otrokovice	52,8	165,8	4,5	NE	189	8	6	6	-2
Kvasice	58,0	171,0	5,2	NE	177	6	0	4	-2
Kroměříž*	66,1	179,1	8,1	ANO	660	18	0	6	-12

*) kromě přístaviště je (nebo se připravuje) v těchto lokalitách přístav, jehož část bude vyhrazena pro krátko- a střednědobé kotvení

Tabulka 4.14 – Porovnání vypočteného a stávajícího (připravovaného) počtu stání v jednotlivých lokalitách (bez přístavů)

Z tabulky vyplývá, že na velké části přístavišť je dosažena téměř vyrovnaná bilance mezi poptávkou po krátkodobém a střednědobém kotvení a nabídkou v podobě počtu stání plavidel. Výjimku tvoří Veselí n. Mor, kde není k dispozici v centru města klasické přístaviště pro krátko- a střednědobé kotvení, nicméně tomuto účelu velmi dobře slouží místní přístav s kapacitou 35 stání, která se bude dále rozšiřovat až na 81 stání. Nedostatek kapacity ve Veselí n. Mor. tak ani v budoucnu hrozit nebude.

Další lokalitou s výrazným nedostatkem stání je přístaviště v Kroměříži, kde existuje velmi silná poptávka kvůli velkému potenciálu této lokality. Chybějící nabídku počtu stání zde pomůže vykrýt nový přístav, který je připravován v jižní části města, stále v docházkové vzdálenosti z centra města.

V dalších lokalitách, kde existuje (či je připravován) přístav, lze očekávat přebytek kapacity, který rekreační plavbě umožní dostatečnou rezervu pro mimořádné výkyvy poptávky a zároveň i prostor pro její další rozvoj.

Připravované rozšíření přístaviště Napajedla-centrum o 2 až 4 stání by bylo vhodné realizovat v kapacitnější variantě 4 stání. Po rozšíření toto přístaviště bude disponovat kapacitou 8 stání, což podstatně lépe pokryje vypočtenou potřebu ve výši 9 stání.

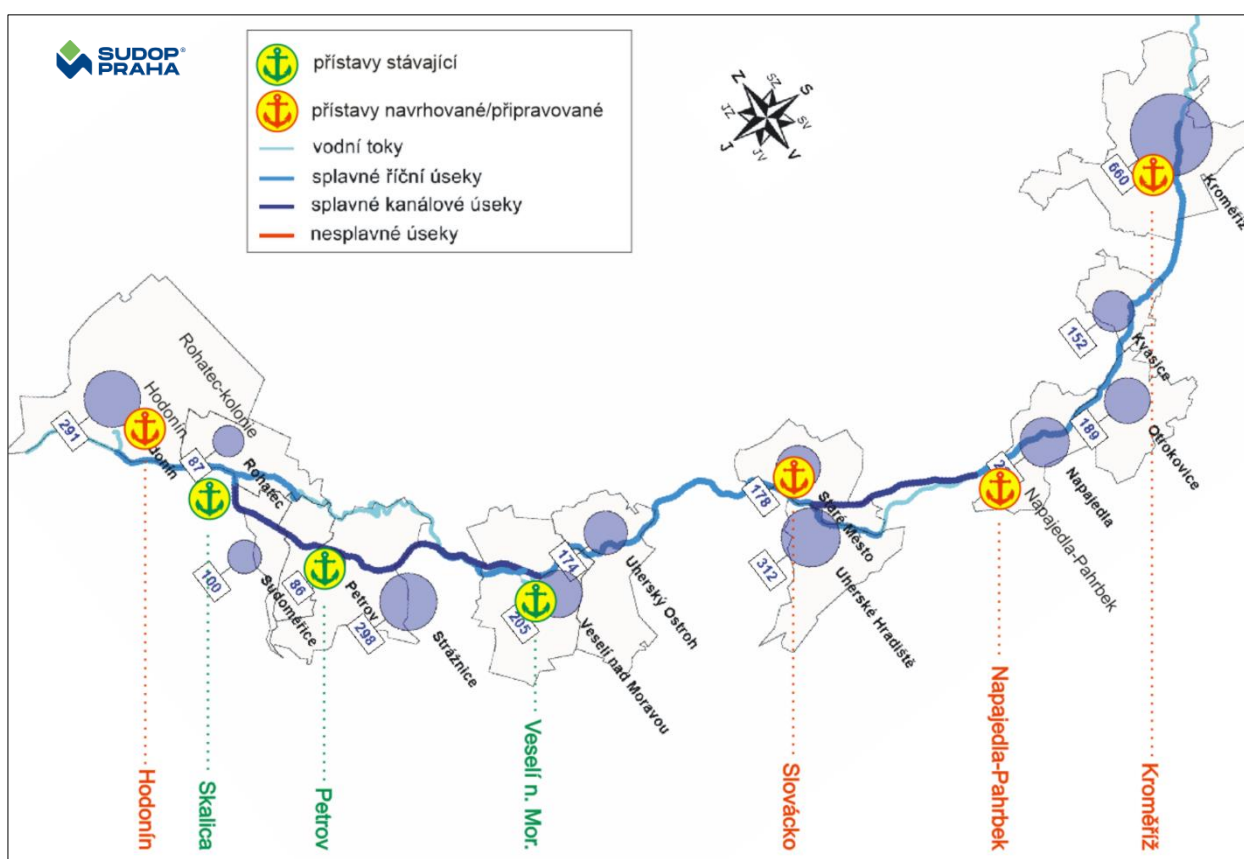
4.4 Lokality pro nové přístavy

Přístavy jsou určeny jako kapacitně významná lokality umožňující převedším dlouhodobé kotvení. Ta mohou být využívána jak soukromými osobami s vlastním plavidlem, tak i půjčovnami. Přístavy se tak stávají nejčastější výchozí lokalitou pro nejrůznější typy plaveb. Přístavy ale také nabízejí velkou škálu služeb jak dlouhodobě stojícím, tak

projíždějícím lodím a vytvářejí tak jakési „záchytné body“ při vlastní plavbě. Více o nabízených službách v přístavu Petrov je pojednáno v kap. 0.

V současném stavu fungují na Baťově kanále přístavy ve Skalici (na Slovensku), v Petrově a ve Veselí nad Moravou. Další nové připravované přístavy by měly vzniknout v Hodoníně, Starém Městě/Uherském Hradišti (přístav Slovácko), Napajedlech-Pahrbku a v Kroměříži. Dále by v souvislosti s realizací plavebního okruhu Veselí nad Moravou – Vnorovy mělo dojít ke zvýšení kapacity přístavu ve Veselí nad Moravou.

Návrh rozmístění připravovaných i nově navrhovaných přístavů je znázorněn na následující mapce. Cílem bylo vytvořit rovnoměrnou síť kapacitních přístavů se vzájemnými vzdálenostmi přibližně 10-15 km, které by sloužily nejen jako výchozí a koncové lokality plaveb, ale také poskytly své zázemí a služby proplouvajícím lodím. Při návrhu umístění byly preferovány lokality u větších měst, které se zároveň nejvíce potýkají (nebo se to do budoucna u nich předpokládá) s nedostatkem míst pro střednědobé i krátkodobé kotvení. Zároveň tato města disponují množstvím nejrůznějších služeb, dobrým napojením na dopravní infrastrukturu a v neposlední řadě i významným počtem zdejších obyvatel, kteří by v přístavu mohli využít dlouhodobá stání pro své soukromé účely, což dosud není na Baťově kanále příliš rozšířeno.



Obrázek 4.48 – Stávající a připravované přístavy

Připravované přístavy Hodonín, Slovácko, Napajedla-Pahrbek a Kroměříž a rozšíření přístavu ve Veselí nad Moravou jsou stručně představeny v následujícím textu.

První z připravovaných přístavů se nachází v blízkosti **Hodonína**. Vzniknout by měl v samostatném přístavním bazénu na pravém břehu Moravy, propojovací kanál do řeky vyústí v blízkosti stávajícího přístaviště u jezu. Návrh počítá s kapacitou 80 stání rozdělených jako 6xA, 37xB a 37xC. Přístav bude rovněž vybaven servisním centrem, hygienickým zázemím, sjezdovou rampou a také stacionárním jeřábem. Umístěna zde bude také služebna PČR. Vizualizace přístavu je znázorněna na následujícím obrázku.



Obrázek 4.49 – Vizualizace přístavu Hodonín (Zdroj: ŘVC ČR)

Realizací přístavu se rekreační plavba mírně přiblíží k centru Hodonína (oproti stávajícímu přístavišti u jezu). I tak ale bude nutné do centra překonat vzdálenost přibližně 1 km.

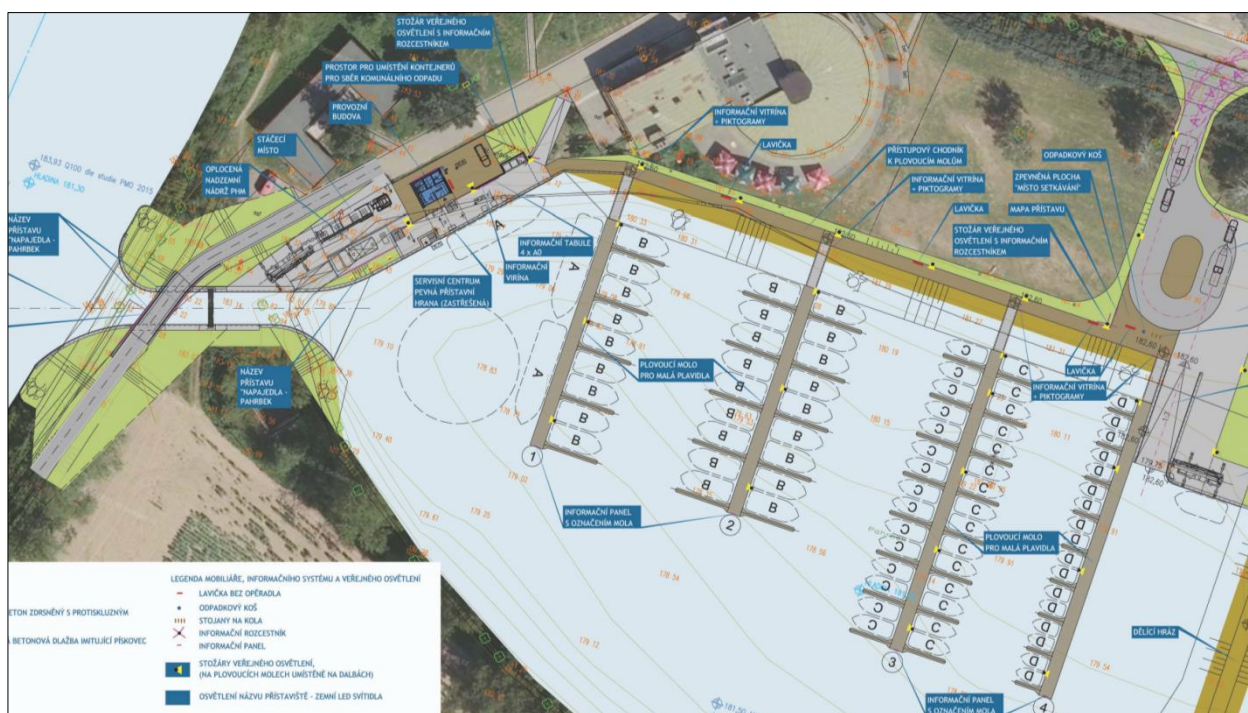
Ve **Veselí nad Moravou** se nedávno dokončilo rozšíření a modernizace stávajícího přístavu. V přípravě je jeho další rozšíření až na celkových 81 stání. Výsledná podoba přístavu je patná z vizualizace na následujícím obrázku. Stávající přístav je umístěn na levém břehu, nová část po dalším rozšíření vznikne na pravém břehu ramene.



Obrázek 4.50 – Vizualizace přístavu ve Veselí n. Mor. po rozšíření (Zdroj: ŘVC ČR)

Další rozšíření přístavu je realizováno v souvislosti s projektem Plavební okruh Veselí n. Mor. – Vnorovy. Jeho hlavním objektem bude lodní zdvihadlo umístěné v plavebním kanále propojujícím Baťův kanál s řekou Moravou, vjezd do kanálu bude umístěn v bezprostřední blízkosti vjezdu do přístavu. Přístav bude zároveň sloužit jako ochranný v případě vyšších vodních stavů. Sjezdem do vody a servisním centrem vč. ČS PHM již ve stávajícím stavu přístav disponuje.

V **Napajedlech-Pahrsku** se připravuje výstavba nového přístavu s kapacitou až 77 stání (navrženo je 2xA, 27xB, 30xC a 17xD). Jeho umístění bude v lokalitě nedaleko stávajícího přístaviště na ř. km 159,3 (ř. km Baťova kanálu 46,3), v blízkosti se nachází rekreační areál Pahrsek. Přístav bude využívat slepé rameno řeky, takže nebude nutné hloubit nový přístavní bazén. Od navazující části slepého ramene, která slouží jako koupaliště (potýká se však s velmi špatnou kvalitou vody) bude oddělen sypanou hrází. Součástí zázemí přístavu bude i servisní centrum pro lodě s možností odsátí odpadních a nádních vod či čerpací stanice PHM. V přístavu bude zřízena i sjezdová rampa pro lodě. Od řeky Moravy bude přístav oddělen uzavíratelným vjezdovým objektem, přes který bude po mostě vedena cyklostezka, celá kapacita přístavu tak bude sloužit zároveň jako ochranná stání v případě povodní. Na následujícím obrázku je představen výřez ze situace připravovaného přístavu.



Obrázek 4.51 – Výřez ze situace připravovaného přístavu v Napajedlech-Pahrsku (Zdroj: Rekreační přístav Napajedle-Pahrsek, Kotas & Partners s.r.o)

Připravovaný přístav **Slovácko** v lokalitě Starého Města a Uherského Hradiště bude umístěn na pravém břehu Moravy u železničního mostu. Vybudován bude v samostatném přístavním bazénu, který bude s Moravou propojen vjezdovým kanálem. Součástí přístavu bude rovněž servisní centrum, hygienické zázemí, sjezd do vody a služebna PČR. Výřez ze situace je znázorněn na následujícím obrázku. Celková kapacita přístavu dosáhne 50 stání, přístav bude zároveň sloužit jako ochranný v případě povodní.

Vizualizaci přístavu Slovácko je znázorňuje následující obrázek.



Obrázek 4.52 – Vizualizace přístavu Slovácko (Zdroj: ŘVC ČR)

Připravovaný přístav v **Kroměříži** bude umístěn na pravém břehu Moravy při jihovýchodním okraji města. I v tomto případě se plánuje vyhloubit přístavní bazén. Přístav bude mít obdobné zázemí, jako další navrhované přístavy (servisní centrum, hygienické zázemí, lodní jeřáb, sjezd do vody, služebna PČR) a kapacitu až 80 stání (6xA, 35xB a 39xC). Všechna stání budou sloužit jako ochranná v případě povodní. S přístavem by měl sousedit cyklokemp jakožto navazující investice města. Na následujícím obrázku je výřez ze situace přístavu v Kroměříži.

Vizualizace přístavu Kroměříž je na následujícím obrázku.



Obrázek 4.53 – Vizualizace přístavu Kroměříž (Zdroj: ŘVC ČR)

4.5 Dimenzování nových přístavů

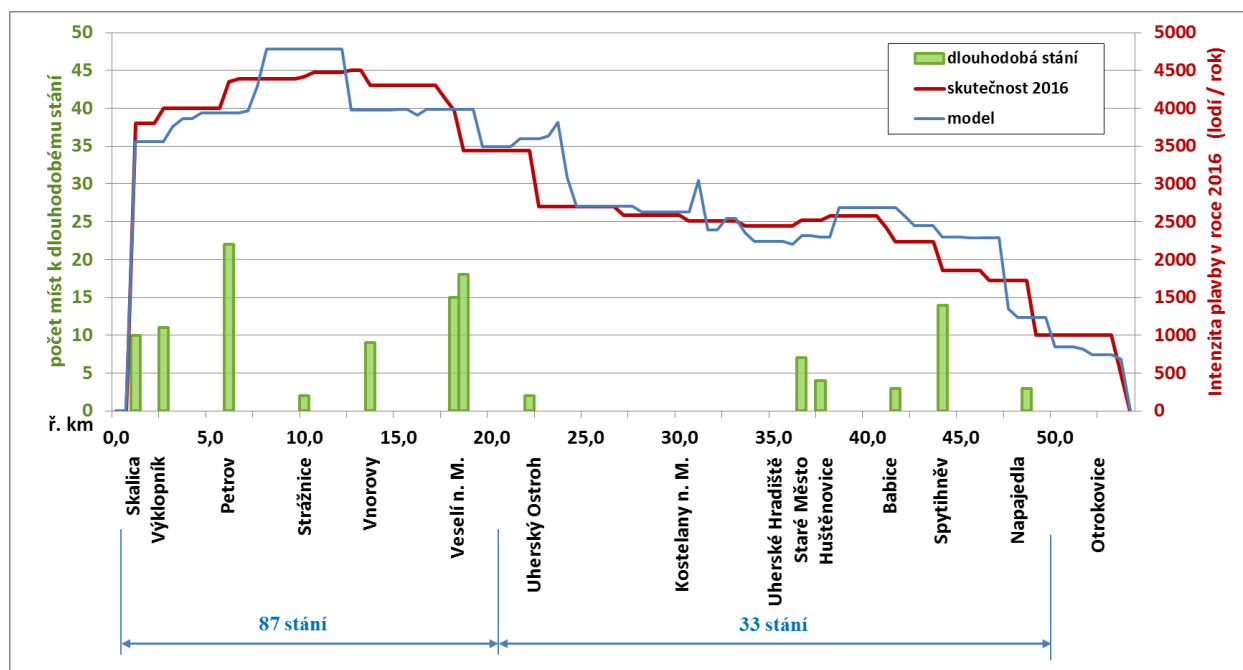
Navrhnout optimální počet stání v nově zřizovaných přístavech je obtížný úkol, neboť takový návrh musí zohlednit předpokládanou poptávku po dlouhodobém stání a její vývoj v budoucnu, aby byl přístav navržen s určitou rezervou, protože jeho pozdější rozšíření by bylo problematické a nákladné. Zároveň je nutné vzít v potaz možnosti a kapacitu vodní cesty jako takové, protože oba faktory spolu poměrně úzce souvisí.

V původní studii z roku 2017, resp. 2019 bylo navrženo rozmístění a optimální velikost přístavů, co se týče kapacity pro dlouhodobé kotvení.

Za tímto účelem byl vytvořen **matematický model** plavby na Baťově kanále, který modeloval délku a intenzitu plavby v jednotlivých úsecích v závislosti na rozmístění a počtu stání pro dlouhodobé kotvení. Model vycházel z počtu proplavených lodí na PK v roce 2016, na základě kterých byl kalibrován.

Kalibrace byla prováděna pomocí měnících se parametrů ovlivňujícími pro každý typ plavby její délku, podíl kapacity přístavu (dlouhodobých stání) a poměr uskutečněných plaveb na jedno dlouhodobé stání za rok. V úvahu byly přitom vzaty nejčastější typy plaveb v podobě jednodenních, třídních a šestidenních plaveb.

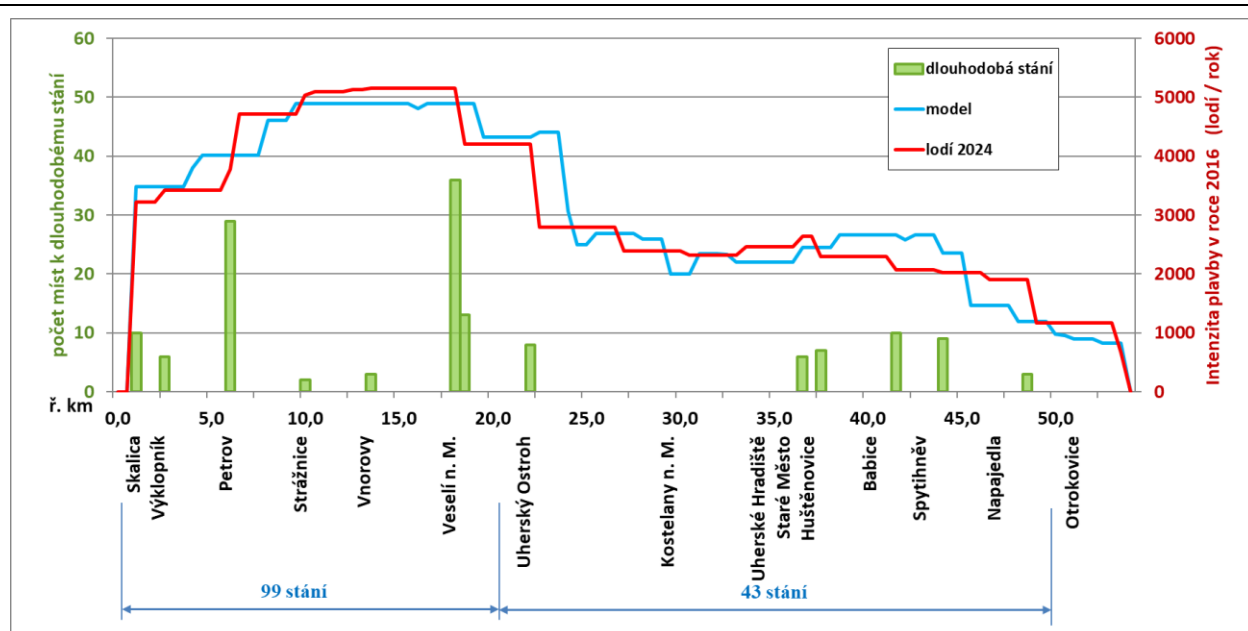
Ukázka výsledné kalibrace matematického modelu a skutečného počtu lodí na vodní cestě v roce 2016 je na následujícím obrázku.



Obrázek 4.54 – Kalibrace matematického modelu a skutečného počtu lodí na vodní cestě v roce 2016

V rámci aktualizace v této studii byly vstupy do matematického modelu rovněž aktualizovány. Aktualizovány byly jak kalibrační počty proplavených lodí na PK v roce 2024, tak přibližné aktuální počty dlouhodobých stání. Tato stání reprezentují především jednotlivé půjčovny lodí a jejich flotily motorových člunů a obytných kajutových lodí (hausbótů) – viz kap. 3.4. Kromě půjčovny existují i čistě soukromá stání, která nejsou v grafu vyznačená, stejně jako další případy, kdy je obtížné dlouhodobá stání odlišit od krátkodobých a střednědobých (případně se mohou nabízené kapacity měnit mezi těmito dvěma kategoriemi v závislosti na aktuální poptávce). V některých případech tak nemusí být uvedené počty dlouhodobých stání zcela přesné, celkový trend je však z grafu dobře patrný.

Aktualizovaný graf matematického modelu v roce 2024 je znázorněn na následujícím obrázku.



Obrázek 4.55 – Aktualizovaný matematický model a skutečný počet lodí na vodní cestě v roce 2024

Z grafu roku 2024 je patrné, že i po aktualizaci počtu dlouhodobých stání průběh plaveb poměrně dobře odpovídá skutečnosti. Původní vstupní parametry byly v matematickém modelu většinou ponechány, mírně byl upraven (lehce snížen) akční rádius u 3denních plaveb a mírně navýšen byl podíl 1denních plaveb.

Výsledné vstupní parametry modelu jsou následující:

akční rádius - km (bez plavby zpět)		
1 denní	3 denní	6 denní
11	28	46
podíl kapacity přístavů (dlouhodobá stání)		
1 denní	3 denní	6 denní
40 %	25 %	35 %
uskutečněných plaveb za rok na 1 stání		
1 denní	3 denní	6 denní
55	20	12

Tabulka 4.15 – Výsledné vstupní parametry matematického modelu

V jižní části Baťova kanálu (úsek Skalica – Veselí n. Mor.) se nachází podstatně více stání pro dlouhodobé kotvení. Na tomto přibližně 20 km dlouhém úseku bylo napočítáno zhruba 99 stání, zatímco ve zbylé 38 km dlouhé severní části to bylo pouhých 43. Jak již bylo zmíněno výše, uvedená hodnota počtu dlouhodobých stání nemusí být zcela přesná, nicméně možná souvislost mezi intenzitou plavby a nabízeným počtem dlouhodobých stání se zdá být zřejmá. V jižní části, která vykazuje hustotu téměř 5 dlouhodobých stání na 1 km, je intenzita plavby podstatně vyšší, téměř dvojnásobná oproti severní části s hustotou pouhých 1 dlouhodobé stání na 1 km. Jelikož se intenzita plavby v některých úsecích jižní části téměř blíží ke své maximální propustnosti plavebních komor (zejména víkendy a státní svátky během hlavní turistické sezony), není v tomto úseku již mnoho prostoru k dalšímu výraznému nárůstu (viz kap. 3.7). Situaci s nedostávající se kapacitou na PK v jižní části Baťova kanálu (zejména PK Petrov) ještě pravděpodobně zhorší prodloužení Baťova kanálu až do Hodonína (po zprovoznění PK Rohatec), které sice nabídne dalších zhruba 10 km vodní cesty, na které se mohou plavidla rozprostřít, zároveň to ale bude znamenat velký impuls pro další rozvoj rekreační plavby, neboť zpřístupnění dalších významných turistických cílů vyvolá náležitou poptávku

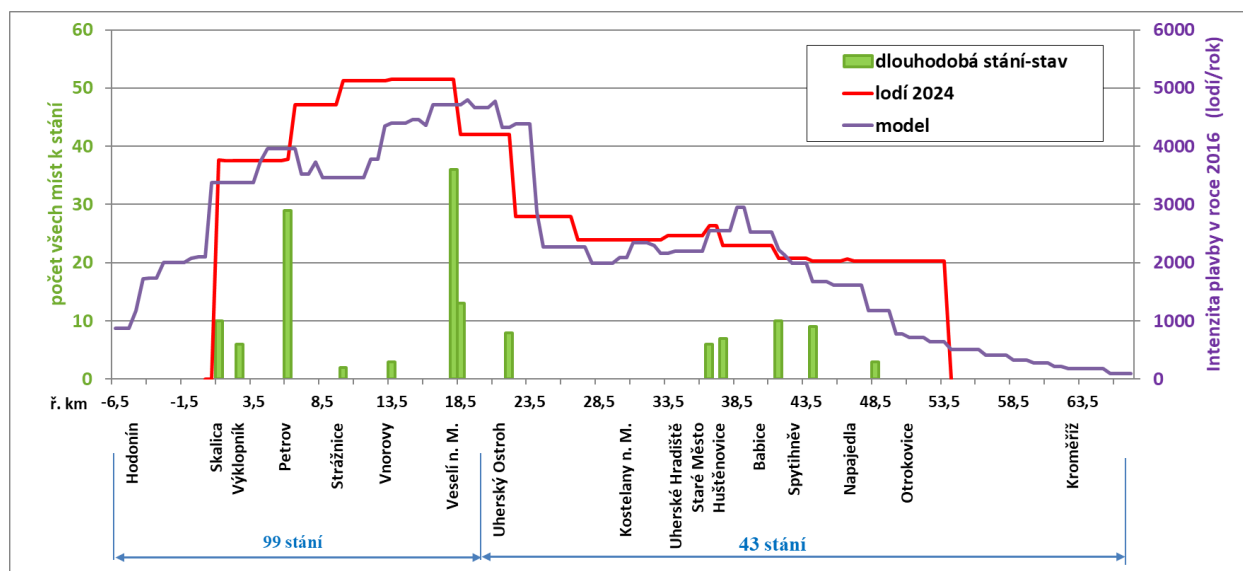
po plavbě. Další z připravovaných projektů Plavební okruh Veselí – Vnorovy bude také znamenat velmi silný impuls pro rozvoj rekreační plavby, zároveň však nabídne paralelní vodní cestu v úseku Vnorovy – Veselí, a to vč. možnosti obejít velmi málo kapacitní PK Vnorovy I s dlouhým proplavovacím cyklem.

Nízké propustnosti PK v jižní části BK již pomáhá realizovaná modernizace rejd, resp. čekacích stání, která urychlí zaplouvání plavidel do PK což ve výsledku zkracuje délku proplavovacího cyklu a umožňuje tak vyšší počet proplavení během provozní doby PK. Více je o těchto záměrech uvedeno v kap. 3.7. Vyšší intenzita plavby v jižní části Baťova kanálu je pak dána zejména skutečností, že se v tomto úseku nacházejí stávající přístavy Petrov a Veselí nad Moravou, přičemž v severní části v současné době přístavy zcela chybí.

Pro zrovnomnění intenzity plavby v celé délce Baťova kanálu by bylo žádoucí, aby další investice do vzniku nových kapacitních přístavů pro dlouhodobé kotvení směřovaly zejména do jeho méně navštěvované severní části. Dobrým příkladem takového záměru je v současné době připravovaný nový přístav Napajedla-Pahrbeek s kapacitou až 77 stání (pro potřeby dlouhodobého kotvení má být k dispozici třetina až polovina tohoto počtu), který by měl rekreační plavbu v této severní části výrazně podpořit. Stejně tak by plavbu v této méně využívané části měly podpořit nové přístavy Slovácko (50 stání) a Kroměříž (po výstavbě PK Bělov) – 80 stání. V obou případech se v blízkosti nacházejí velká města, což je pro existenci přístavu velká výhoda.

Při zachování stejných vstupních parametrů byl vytvořen výhledový stav vodní cesty po jejím prodloužení do Hodonína a Kroměříže.

Pokud by byla vodní cesta pouze prodloužena a nedošlo by ke zřízení žádných dalších přístavů ani jiných dlouhodobých stání, došlo by k většímu rozprostření plavidel na vodní cestě, a tím i k určitému poklesu intenzit oproti výchozím hodnotám roku 2024, jak je znázorněno na následujícím grafu.



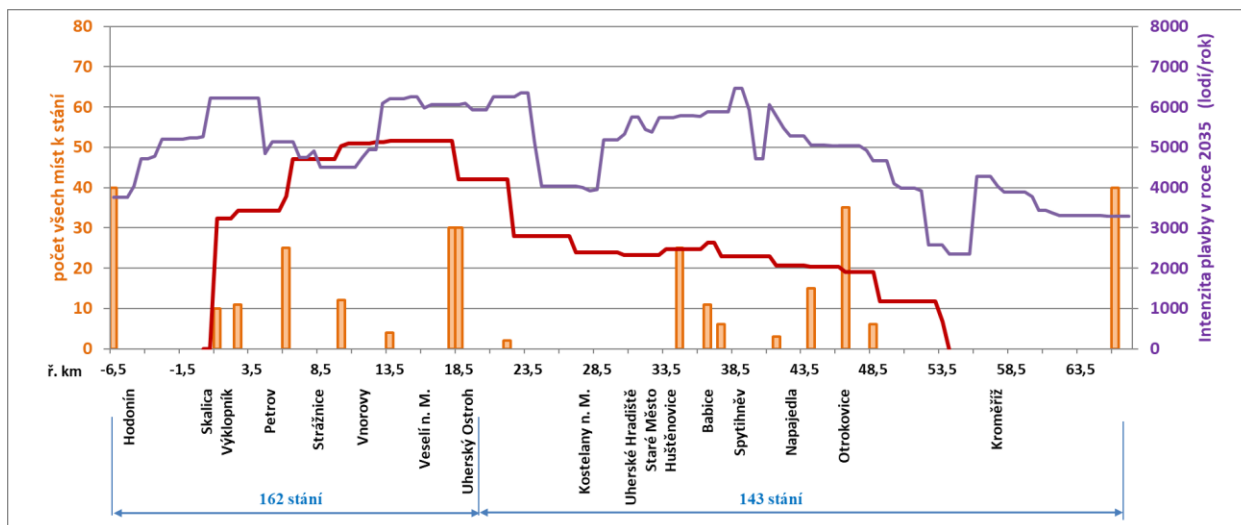
Obrázek 4.56 – Vliv prodloužení vodní cesty do Hodonína a Kroměříže na intenzitu plavby (bez výstavby nových přístavů)

Z grafu je patrné, že vlivem prodloužení vodní cesty do Hodonína a Kroměříže by intenzita plavby v nevytíženějších úsecích mohla klesnout o 500 až 1000 lodí/rok, zároveň by ale došlo k ještě většímu prohloubení rozdílu v intenzitách plavby mezi více využívanými a málo využívanými úseky Baťova kanálu.

Výsledný návrh počtu dlouhodobých stání v jednotlivých přístavech byl uzpůsoben do takové podoby, aby intenzita plavby byla, pokud možno v celé délce Baťova kanálu, co nejvíce vyrovnaná, ačkoli toho v případě několika velkých

přístavů nelze zcela docílit. Pro vyrovnanější intenzitu plavby by přístavy musely být výrazně menší a být rozmístěny ve větším počtu rovnoměrněji po celé délce Baťova kanálu, čehož není reálně dosáhnout.

Výsledný návrh vzešlý z původní studie a s aktualizovanými vstupy je znázorněn na následujícím obrázku, tento návrh ještě nezahrnuje projekt plavebního okruhu Veselí – Vnorovy, který byl posuzován zvlášť a je popsán v textu dále.



Obrázek 4.57 – Výsledný návrh výhledového počtu dlouhodobých stání a výhledová roční intenzita plavby

Výsledný návrh počítá s celkem 162 dlouhodobými stánkami na úseku Hodonín – Veselí n. Mor. (nárůst oproti stávajícímu stavu o 63 stání) a celkem 143 stánkami na úseku Veselí n. Mor. – Kroměříž (nárůst oproti stávajícímu stavu o 100 stání). Výsledkem takového návrhu je poměrně vyrovnaná intenzita plavby v severní i jižní části Baťova kanálu, která je v blízkosti velkých přístavů vyšší kvůli velkému množství krátkých (jednodenních) plaveb. S výjimkou několika málo úseků nepřekračuje intenzitu 6000 lodí/rok, střední hodnota intenzity dosahuje necelých hodnoty 4900 lodí/rok.

Celková kapacita přístavů se skládá jak z dlouhodobých stání, tak ze stání vyhrazených pro potřeby krátkodobého a střednědobého kotvení. Zároveň tyto přístavy nabízí určitou kapacitu v podobě ochranných stání za zvýšených vodních stavů. Na základě provozních zkušeností z přístavu Petrov bylo snahou celkovou kapacitu přístavu stanovit tak, aby podíl dlouhodobých stání činil přibližně 1/2 z celkové kapacity přístavu. Přitom bylo také přihlédnuto k místním podmínkám, zejména počtu míst pro střednědobé a krátkodobé kotvení, jak jej uvádí

lokality	ř. km Baťov k.	ř. km Morava	vzájemná vzdálenost	koncová lokality	celkový potenciál	počet stání			celková bilance
						- vypočtená potřeba	- stávající	- stávající a připravovaný	
Hodonín*	-6,1	101,6	0,0	ANO	291	8	5	9	1
Rohatec	-0,7	107,2	5,4	NE	87	5	3	5	0
Rohatec-kolonie	-	109,3	2,1	NE	31	2	5	5	3
Skalica	0,8	-	1,5	NE	161	6	4	4	-2
Výklopník	2,5	-	1,7	NE	100	5	4	4	-1
Petrov*	5,8	-	3,3	NE	86	5	3	3	-2
Strážnice*	9,7	-	3,6	NE	298	12	26	12	0
Vnorovy	13,3	-	4,7	NE	37	3	0	4	1
Veselí n. Moravou*	17,5	-	4,2	NE	205	8	0	0	-8
Uherský Ostroh	22,1	133,2	5,0	NE	174	7	3	5	-2
Kostelany n. Moravou	30,2	141,3	8,1	NE	73	5	3	7	2
Kunovský les	33,4	144,5	3,3	NE	89	5	4	4	-1
Uherské Hradiště*	36,1	147,2	5,9	NE	312	12	6	11	-1
Staré Město	36,3	-	0,3	NE	89	4	3	3	-1

Babice	41,4	-	5,1	NE	55	2	3	3	1
Spytihněv	43,8	156,8	2,4	NE	69	4	4	4	0
Napajedla*	46,3	159,3	2,5	NE	220	9	4	8	-1
Otrokovice	52,8	165,8	4,5	NE	189	8	6	6	-2
Kvasice	58,0	171,0	5,2	NE	177	6	0	4	-2
Kroměříž*	66,1	179,1	8,1	ANO	660	18	0	6	-12

*) kromě přístaviště je (nebo se připravuje) v těchto lokalitách přístav, jehož část bude vyhrazena pro krátko- a střednědobé kotvení

Tabulka 4.14. Např. nově zřízené kapacity v přístavu Veselí nad Moravou byly využity již povolenými (a zatím ne zcela naplněnými) počty lodí v půjčovnách, část nenaplněného počtu ve Spytihněvi byla přesunuta do nedalekého nového přístavu Napajedla-Pahrbek (8 lodí) a část nenaplněného počtu lodí na Výklopníku byla přesunuta do Hodonína (10 lodí), což by mělo méně zatěžovat nejkritičtější úsek přes PK Petrov a Vnorovy I.

Výsledný návrh celkové kapacity a počtu dlouhodobých stání v jednotlivých přístavech je vyjádřen v následující tabulce.

Lokalita umístění přístavu	celková kapacita	dlouhodobých stání	
		počet	podíl
Hodonín	80	40	50 %
Skalica	11	10	91 %
Přístav Petrov	45	25	56 %
Strážnice	26	12	46 %
Veselí n. Moravou	81	60	74 %
Slovácko	50	25	50 %
Napajedla-Pahrbek	77	35	45 %
Kroměříž	80	40	50 %

Tabulka 4.16 – Výsledný návrh celkové kapacity a počtu dlouhodobých stání v přístavech

4.6 Další vybavení vodní cesty

Pro bezproblémové a bezpečné fungování celé vodní cesty Baťova kanálu jsou kromě přístavů a přístavišť potřebná další vybavení vodní cesty: plavební komory, sjezdy do vody, ochranná stání a servisní centra.

4.6.1 Plavební komory

Součástí hodnoceného souboru projektů jsou nejen přístaviště a přístavy, ale také plavební komory Rohatec a Bělov, díky kterým budou propojeny zatím izolované úseky vodní cesty do jednoho souvislého úseku z Hodonína až do Kroměříže.

PK Rohatec na ř. km 0,8 Baťova kanálu umožní překonat dosud nesplavný jez Sudoměřice. Součástí projektu s názvem „Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec“ je kromě výstavby samotné PK Rohatec také úprava koryta říčky Radějovky v délce asi 800 m až po její ústí do (již splavné) řeky Moravy, čímž budou obě vodní cesty propojeny a bude umožněna souvislá plavba až k jezu Hodonín. PK Rohatec bude mít typické rozměry jako jiné PK na Baťově kanále: 38,5 x 5,3 x 1,5 m (třída 0), spád PK bude 2,73 m.

Projekt zahrnuje také následující součásti:

- oprava jezu Sudoměřice

- 2 čekací stání v dolní rejdě, 2 čekací stání v horní rejdě
- provozní objekt plavební komory
- nahrazení dvou hospodářských mostů novou konstrukcí
- zlepšení spojení obou břehů pro pěší a cyklisty po nových mostech
- přeložka regionálního biokoridoru a ekologická opatření

Projekt Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec je v současnosti již ve výstavbě, její realizace začala v roce 2023, uvedení do provozu se plánuje při zahájení plavební sezony v roce 2026.

Vizualizace PK Rohatec a modernizovaného jezu Sudoměřice je znázorněna na dalším obrázku.



Obrázek 4.58 – Vizualizace PK Rohatec a modernizovaného jezu Sudoměřice (Zdroj: ŘVC ČR)

Další připravovanou stavbou je **PK Bělov** překonávající dosud nesplavný jez Bělov v ř. km 167,5. Nová PK propojí dosavadní ukončení Baťova kanálu u Otrokovice se splavným, nicméně zatím izolovaným úsekem Bělov – Kroměříž, díky čemuž bude souvislá vodní cesta prodloužena o zhruba 16 km až do tohoto turisticky velmi významného města. I tato PK bude mít typické rozměry jako jiné PK na Baťově kanále: 38,5 x 5,3 x 1,5 m (třída 0). Součástí projektu je i vybudování přemostění pro silnici III. třídy Otrokovice – Bělov. V horní rejdě nové PK bude zřízeno menší přístaviště s kapacitou pro stání 3 plavidel.

Vizualizace PK Bělov je znázorněna na následujícím obrázku.



Obrázek 4.59 – Vizualizace PK Bělov (Zdroj: ŘVC ČR)

Kromě přístavů a přístavišť vyžaduje rekreační plavba pro svůj bezpečný a ekologický provoz i další infrastrukturu v podobě sítě sjezdů pro lodě, chráněných stání a servisních center. Vybavení lokalit těmito službami ve stávajícím stavu prezentuje *Tabulka 3.3*.

4.6.2 Sjezdy do vody

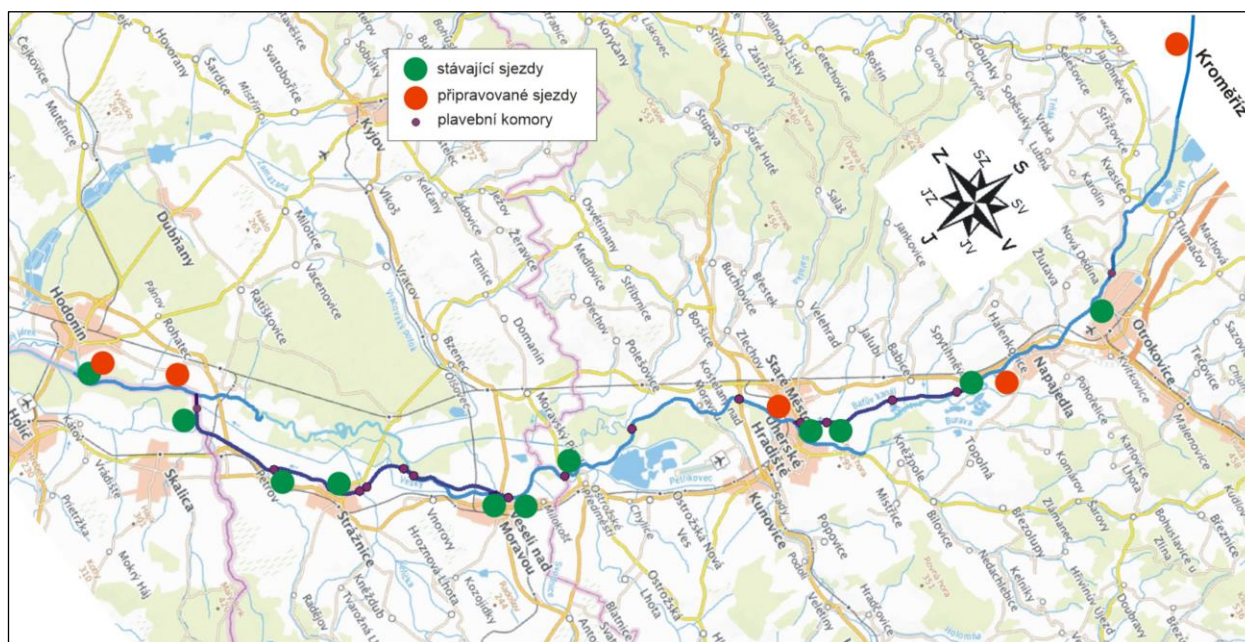
Sjezdy do vody pro lodě umožňují jednak samotný přístup uživatelů na vodní cestu se svými plavidly, zároveň také slouží k evakuaci plavidel v případě vysokých vodních stavů či jiných mimořádných událostí. Dostatečná síť sjezdů pro lodě je tak předpokladem pro bezpečný provoz rekreační plavby. V současném stavu se na souvislém splavném Baťově kanále nachází 10 oficiálních sjezdů pro lodě, další 2 pak existují na odděleném úseku řeky Moravy u Hodonína. Sjezd u Rohatce ale nevyhovuje svými parametry a bude v rámci rozšíření přístaviště přestavěn. Nové sjezdy pro lodě budou také součástí návrhu všech připravovaných i navrhovaných přístavů.

Stávající (černě) a připravované (červeně) sjezdy pro lodě na Baťově kanále jsou uvedeny v následující tabulce.

lokality	ř. km Baťův k.	ř. km Morava	umístění	břeh
Hodonín-přístav	-	101,6	řeka	P
Hodonín	-	101,8	řeka	P
Rohatec	-	107,3	řeka	P
Skalica (SK)	0,8	-	kanál	L
Petrov	5,9	-	kanál	L
Strážnice	10,6	-	kanál	P
Veselí n. Moravou	17,6	-	kanál	L
Veselí n. Mor. - nad jezem	18,2	129,3	řeka	L
Uherský Ostroh	22,8	133,9	řeka	P
Přístav Slovácko	35,4	146,5	řeka	P
Uherské Hradiště	36,1	147,2	řeka	P
Staré Město	36,4	-	kanál	L
Spytihněv	44,0	157,0	řeka	P
Napajedla-Pahrbek	46,3	159,3	řeka	L
Otrokovice	53,0	166,0	řeka	L
Kroměříž	64,8	177,8	řeka	P

Tabulka 4.17 – Stávající a plánované sjezdy pro lodě na Baťově kanále

Stávající a připravované sjezdy jsou vyznačeny na následující mapce.

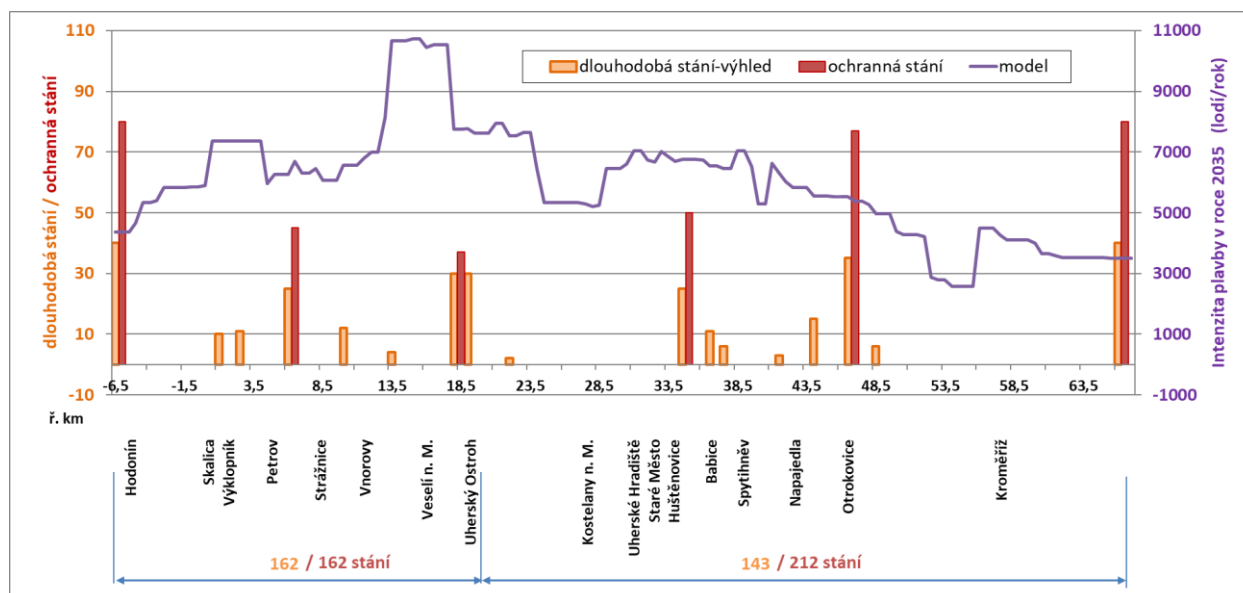


Obrázek 4.60 – Stávající a připravované sjezdy

Z tabulky i mapky je patrné, že již ve stávajícím stavu je Baťův kanál dostatečně vybaven sítí sjezdů pro lodě. Ve výhledovém stavu po prodloužení vodní cesty a realizaci nových přístavů se tato vybavenost vodní cesty ještě zlepší. Kromě sjezdů budou nové přístavy disponovat i jeřábem, který je možné pro vytahování a spouštění lodí rovněž využít. Zřizování dalších sjezdů nad rámec již připravovaných se nejeví jako nutné.

4.6.3 Ochranná stání

Ochranná stání v přístavech, která by umožnila kotvení lodí za zvýšených a vysokých vodních stavů je další důležitou součástí vybavení vodní cesty. I tato problematika je řešena v rámci již realizovaných nebo připravovaných přístavů Hodonín, Petrov, Veselí nad Moravou, Slovácko, Napajedla-Pahrbeek a Kroměříž. Veškeré tyto přístavy jsou či budou realizovány jako ochranné. Na následujícím grafu je vyjádřeno rozmištění a počty výhledových dlouhodobých stání, jak je s nimi uvažováno v prognóze plavby, tato dlouhodobá stání prakticky reprezentují počet plavidel. Zároveň je v grafu vyznačena kapacita ochranných stání ve stávajících i připravovaných přístavech. Zatímco dlouhodobá stání kapacitu přístavů zabírají pouze z části (většinou okolo 50 %) a zbytek kapacity je ponechán pro potřeby krátko- a střednědobého kotvení, tak ochranná funkce přístavů zahrnuje celou jejich kapacitu (výjimku tvoří přístav Veselí n. M., kde ochranných stání bude pouze 37 z celkové kapacity 81 stání). V případě vyšších vodních stavů je tak možné kapacitu přístavů využít na maximum a umožnit bezpečné kotvení i dalším lodím v okolí.

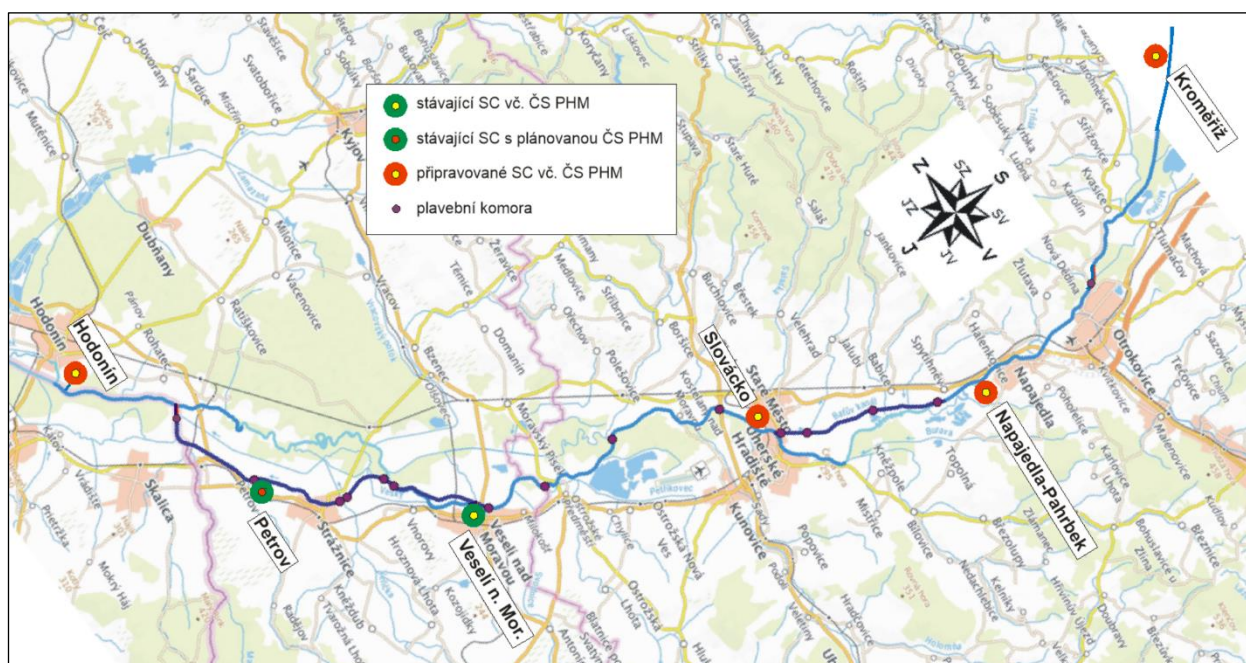


Obrázek 4.61 – Dlouhodobá a ochranná stání

Celková kapacita ochranných stání v přístavech dosahuje v cílovém stavu hodnoty 374 stání, počet dlouhodobých stání dosahuje 305. V jižní části (Hodonín – Veselí n. Mor.) je počet dlouhodobých a ochranných stání vyrovnaný, v severní části (Uherský Ostroh – Kroměříž) je ochranných stání přebytek. Celkově budou přístavy schopny pojmout veškeré lodě z dlouhodobých stání (i těch soukromých mimo přístavy), a to i s přibližně 18% rezervou. Zbyde tak i kapacita pro ochranu případných dalších lodí plavících se po Baťově kanále. V kombinaci s dostačující sítí sjezdů a lodních jeřábů je možné takovýto stav považovat za dlouhodobě vyhovující.

4.6.4 Servisní centra

Další potřebné vybavení vodní cesty poskytují servisní centra, která lodím poskytují služby jako likvidace odpadů, natankování PHM nebo odsátí odpadních vod, a to takovým způsobem, aby to bylo co nejšetrnější vůči přírodě a s minimálním rizikem znečištění vody. Momentální stav pokrytí vodní cesty těmito službami není rozhodně ideální. Možnost čerpání PHM přímo ze stojanu do lodí je poskytována na soukromém přístavišti na Výklopníku a po nedávné modernizaci veřejného přístavu také ve Veselí n. Mor. Služby spojené s odčerpáním odpadních vod poskytují veřejně jen přístavy Petrov a Veselí n. Mor. Do budoucna budou tyto služby zajišťovány v rámci přístavů, ať již stávajících (Petrov - zřízení ČS PHM je plánováno dodatečně), či připravovaných (Napajedla-Pahrbek, Hodonín, Slovácko, Kroměříž). Stejně jako v případě ochranných stání bude možné po realizaci těchto přístavů považovat vybavení vodní cesty servisními centry za dostatečné, přístav vybavený SC bude na baťově kanále k dispozici přibližně každých 15 km. Přehled o rozmístění stávajících a připravovaných servisních centrech (SC) podává následující mapka.



Obrázek 4.62 – Rozmístění servisních center

5 PROGNOZA REKREAČNÍ PLAVBY

Prognóza rozvoje rekreační plavby byla zpracována v jedné projektové variantě nazvané var. S projektem (var. SP) a jedné srovnávací var. Bez projektu (var. BP). Var. SP předpokládá postupný rozvoj vodní cesty a jejího vybavení přístavy a přístavišti na základě záměrů představených v předchozí kapitolách, přičemž var. SP byla zpracována ve dvou scénářích. Ve scénáři 1 se uvažuje, že úsek Bělov – Kroměříž bude vybaven přístavišti až po uvedení PK Bělov do provozu (předpokládá se od roku 2029). Ve scénáři 2 se uvažuje, že přístaviště Kvasice a Kroměříž budou zprovozněna již v předstihu, byť se bude zatím jednat o izolovaný úsek vodní cesty. U přístaviště v Kroměříži se předpokládá zprovoznění v roce 2026, v Kvasicích v roce 2027. Oba scénáře tedy mají mírně odlišnou prognózu plavby od roku 2026, po roce 2035 jsou prognózy obou scénářů již shodné.

Ve var. BP se předpokládá zachování vodní cesty a její vybavenosti přístavy a přístavišti v parametrech výchozího stavu roku 2024. V této variantě se tedy nepočítá s prodloužením souvislé vodní cesty do Hodonína ani Kroměříže, stejně jako s výstavbou např. dalších kapacitních přístavů atp.

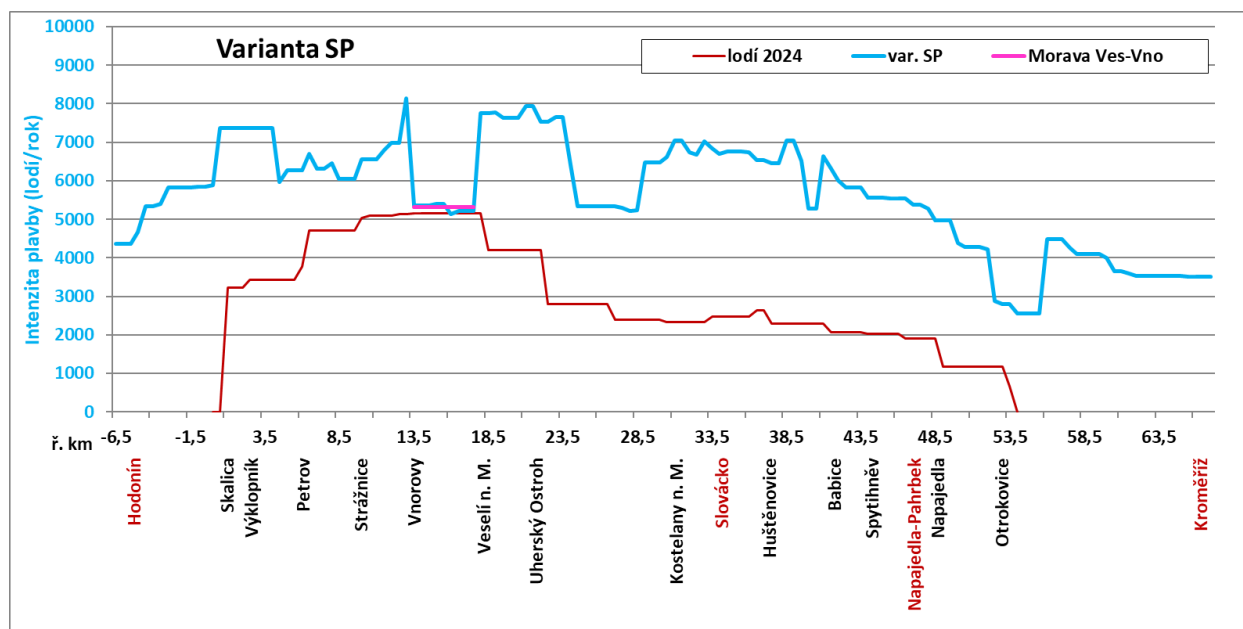
Výhledová intenzita plavby není vztažena k žádnému konkrétnímu roku, lze ji však považovat za stav, kdy budou vybudovány veškeré navržené stavby (PK, přístavy, přístaviště), což je podle aktuálních harmonogramů očekáváno okolo roku 2030. Následně poptávka po rekreační plavbě potřebuje určitý čas, aby na novou nabídku dostatečně zareagovala. Přibližně lze tedy hovořit o roku 2035 a dále.

5.1 Prognóza Varianty S Projektem

Varianta S projektem (var. SP) předpokládá postupnou realizaci veškerých, analýzou navrhovaných přístavů, přístavišť a také realizaci PK Bělov a PK Rohatec, tedy prodloužení splavné vodní cesty z Hodonína až do Kroměříže. Zároveň tato varianta počítá s realizací plavebního okruhu Veselí n. Mor. – Vnorovy (POVV) včetně LZ.

Výhledová prognóza plavby byla vytvořena na základě připravovaného rozmístění přístavů a jejich kapacity (viz Obrázek 4.57) a dále doplněna o vlivy realizace POVV, které byly identifikované ve studii POVV (E&Y, 2020) a v později zpracované Citlivostní analýze POVV (E&Y, 2024). Podrobněji o projektu POVV pojednává kap.3.6.

Výsledná prognóza k roku 2035 je graficky znázorněna na následujícím obrázku.



Obrázek 5.1 – Prognóza rekreační plavby ve Variantě SP

Z grafu je patné, že po vlivem realizace jednotlivých opatření dochází po celé délce Baťova kanálu k nárůstu počtu plaveb. Největší nárůst oproti grafu, jak jej zachycuje *Obrázek 4.57* je zaznamenán přibližně na úseku Strážnice – Vnorovy, a to až na téměř 8 000 plaveb ročně. V tomto případě jde právě o efekt POVV s velkým vlivem na intenzity plavby ve střední části kanálu. Dále jižním i severním směrem tento efekt postupně klesá na hodnoty okolo 6 000 plaveb a ještě dále k Hodonínu a Kroměříži až na přibližně 4 500 plaveb ročně.

Zvláštním situace nastane na úseku Vnorovy – Veselí n. Mor., kde díky plavebnímu okruhu budou existovat dvě paralelní vodní cesty. Očekává se, že velkou část stávajících plaveb přiláká atraktivita nové trasy s použitím LZ. V důsledku toho počet plaveb na stávající trase přes PK Vnorovy I poklesne. Vytvoření paralelní vodní cesty tak umožní částečnou optimalizaci vytiženosti PK Vnorovy I, kdy plavidla plující z Veselí nad Moravou a pokračující směrem na Strážnici a Petrov se mohou proplavit lodním zdvihadlem a pokrčovat řekou přímo k PK Vnorovy II. Na druhou stranu plavební okruh vytvoří mnoho nových plaveb, které často budou stávající úsek využívat pro plavbu zpět, čímž budou pokles na tomto úseku do velké míry kompenzovat. Výsledkem je, že lze očekávat na stávajícím úseku mírný pokles na cca 5 200 ročně. Naopak na nově splavněném úseku s využitím LZ a řeky Moravy se očekávají intenzity v podobné výši asi 5 300 plaveb ročně. Ve výše uvedeném grafu je tato intenzita vyznačena růžovou barvou s označením Morava Ves-Vno. Součet intenzit za oba paralelní úseky by tedy dosahoval hodnoty asi 10 500 plaveb ročně.

Realizací Plavebního okruhu Veselí n. Mor. – Vnorovy dojde k zásadnímu nárůstu plaveb nejen na tomto úseku, kde budou k dispozici 2 paralelní vodní cesty, ale výrazně bude navýšen i počet plaveb na navazujících, již dnes velmi využívaných úsecích. Problematická se tak může ukázat propustnost některých PK, zejména těch s dlouhými proplavovacími časy (PK Petrov a Vnorovy I). K řešení problémů s jejich kapacitou by jednoznačně přispělo alespoň částečné rozmělnění poptávky, která je dnes v hlavní sezoně koncentrována do 6 dnů v týdnu (úterý až neděle) a časů 9:30 až 18:00, kdy jsou obsluhovány PK. Touto problematikou se zabýval materiál s názvem *Analýza dopadu prodloužení komorovací sezony - Baťův kanál (Kreia; 2023)*, ve které je na základě zpracovaných analýz představen a vyhodnocen návrh prodloužení komorovací sezony Baťova kanálu, a to v podobě navýšení počtu komorovacích dnů o úterý až čtvrtek v mimo hlavní sezonu (květen a září) a navýšení počtu komorovacích hodin na období od 9:00 do 20:00 v období od začátku června do poloviny srpna. Za úvahu by také stálo umožnění proplavování i v pondělí alespoň v nejvytíženějších měsících červenci a srpnu.

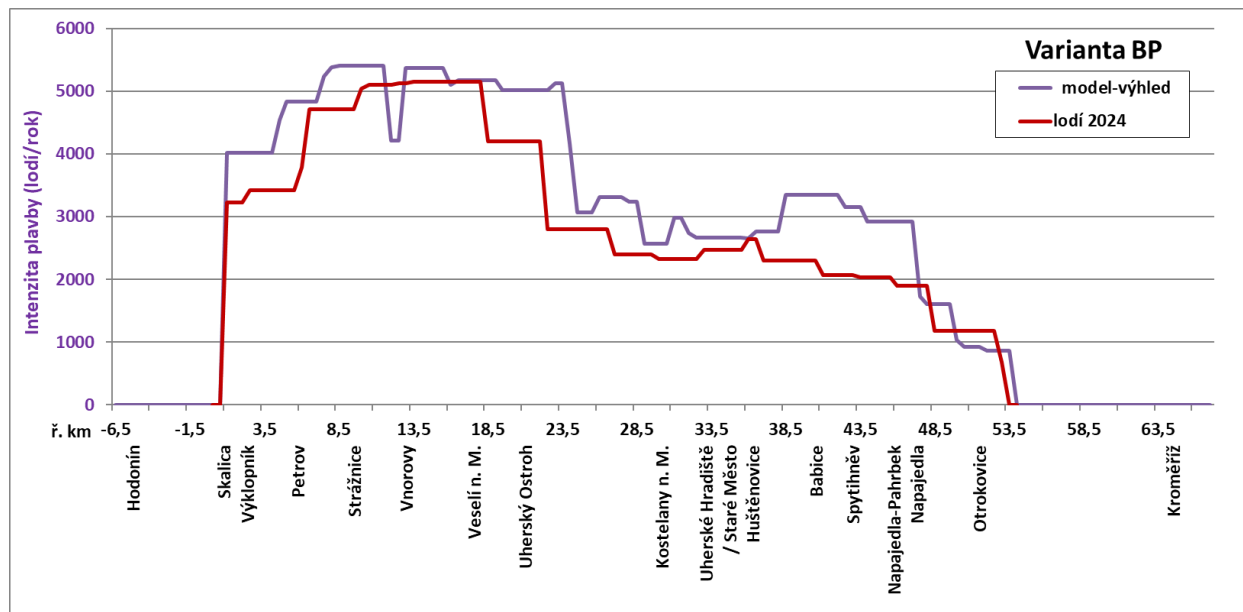
Nízké propustnosti PK v jižní části BK již pomáhá realizovaná modernizace rejd, resp. čekacích stání, která urychlí zaplouvání plavidel do PK což ve výsledku zkracuje délku proplavovacího cyklu a umožňuje tak vyšší počet proplavení během provozní doby PK. Dále Povodí Moravy aktuálně připravuje projekt „Baťův kanál, optimalizace prázdnění PK Vnorovy I“ jehož cílem je maximální využití vody odebírané do jižního kanálového úseku Baťova kanálu z řeky Moravy ve zdrži jezu Veselí nad Moravou. Dosud byl při proplavení celý objem plavební komory Vnorovy I vypouštěn zpět do řeky Moravy, nově bude větší část vody z PK Vnorovy I přepouštěna a využita v navazující části Baťova kanálu

Pokud by i přesto na některých především kanálových úsecích hrozil problém s nedostatkem vody, mohlo by možným řešením být vybudování nádrží na úsporu vody. V případě zřízení jedné nádrže vedle stávající PK by takové řešení vedlo k úspoře cca 50 % proplavovací vody, v případě soustavy nádrží by to mohlo být i více. Kromě PK může být s dalším rozvojem plavby limitující i šířka některých kanálových úseků, kde bývá problém vyhnout se protijedoucím plavidlům. Za tímto účelem byly již v době vzniku Baťova kanálu vybudovány výhybny, které se v současnosti příliš nevyužívají. Proto se navrhuje tyto výhybny obnovit (vyčistit nánosy, prořezat větve) a dovybavit je vázacími prvky, aby umožnily bezpečné vyvázání a krátkodobé zastavení plavidel za účelem jejich vyhnutí. Realizace těchto opatření není nezbytně nutná pro další rozvoj rekreační plavby na Baťově kanále, nicméně umožní odstranit některá úzká místa, která by jinak pro uživatele vodní cesty nebyla tolik komfortní. Jejich realizací budou naplněny veškeré předpoklady k tomu, aby se mohla rekreační plavba na Baťově kanále i do budoucna dále zdárně rozvíjet.

5.2 Prognóza Varianty Bez projektu

Ve Variantě bez projektu (BP) se neuvažuje s realizací nových přístavů ani přístavišť, stejně jako s novými PK Rohatec a Bělov. Plavební okruh Veselí – Vnorovy v této var. také není uvažován. Vybavení vodní cesty přístavy a přístavišti zůstane v této variantě i do budoucna na úrovni výchozího stavu roku 2024.

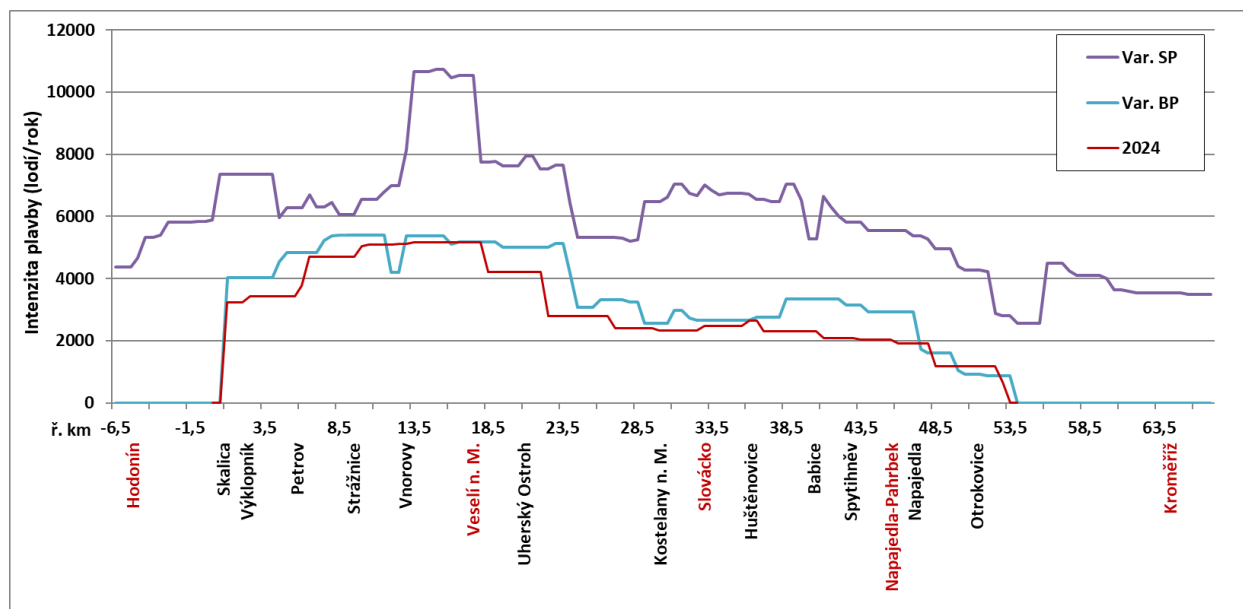
Prognóza plavby na základě matematického modelu je představena na následujícím obrázku.



Obrázek 5.2 – Prognóza rekreační plavby ve Variantě BP

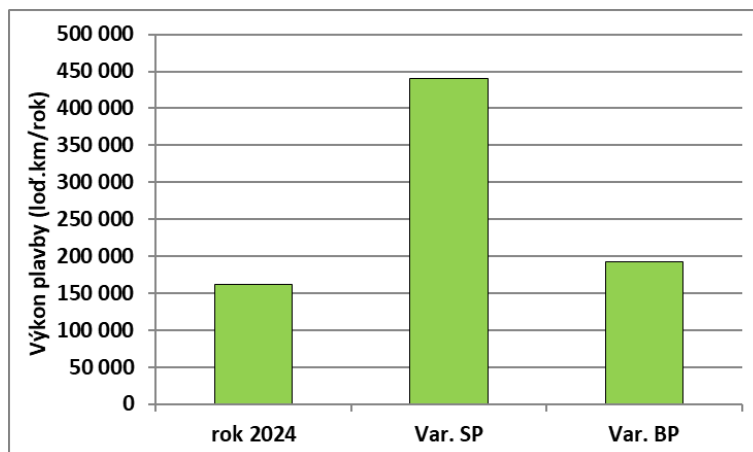
5.3 Srovnání variant

V předchozích kapitolách uvedená intenzita plavby v obou variantách je pro přehlednost seskupena do jednoho grafu, jak je znázorněno na následujícím obrázku, pro srovnání je uvedena také intenzita k roku 2024. Ve var. SP je na úseku Vnorovy – Veselí n. Mor. uvedena intenzita za obě paralelní vodní cesty dohromady.



Obrázek 5.3 – Srovnání intenzit plavby ve var. BP a SP

Na základě počtu lodí a délky vodní cesty je možné vyčíslit celkový roční **výkon rekreační plavby**, který je vyjádřen v jednotkách lodí.km/rok. Opět se jedná o cílový stav přibližně k roku 2035, kdy je prognóza pro oba hodnocené scénáře již shodná.



Obrázek 5.4 – Výkon rekreační plavby v jednotlivých variantách (lodí.km/rok)

Výkon rekreační plavby je nejvíce ovlivněn zřízením míst pro dlouhodobé kotvení (přístavy) a také realizací POVV. Výkon plavby ve Var. SP tak dosahuje 440 tis. lodí.km/rok, což je více než dvouapůlnásobek současného stavu (162 tis. lodí.km/rok). Var. BP dosahuje výkonu plavby necelých 200 tis. lodí.km/rok.

6 SHRNUÍ MARKETINGOVÉ ANALÝZY

6.1 Přehled navrhovaných opatření

Následující tabulka představuje souhrn všech projektem navrhovaných opatření na přístavištích a přístavech v jednotlivých variantách. V tabulce jsou zobrazeny jen veřejná přístaviště a přístavy, jejich předpokládaná kapacita v cílovém stavu (s rozdělením na krátkodobá – KD, střednědobá – SD a dlouhodobá – DD stání) a jejich změna oproti současnému stavu. Podbarvení řádků vyjadřuje, zda se přístaviště/přístavy ponechávají ve stávající podobě (zeleně), zda jsou oproti stávajícímu stavu navržena nějaká vylepšení či zkapacitnění (oranžově) či zda se zřizují zcela nově (růžově). V posledních 2 sloupcích je pak znázorněno, zda se s těmito opatřeními v té které variantě uvažuje: navržena opatření se realizují (zelený kruh), je uvažován stávající stav (žlutý kruh), přístav/přístaviště není v této variantě zřízeno (červený kruh).

č.	lokality	ř. km Baťův k.	ř. km Morava	přístaviště		počet stání (cílový stav)			změna oproti souč. stavu			Varianta	
				přístav		KD a SD	DD	celkem	KD a SD	DD	celkem	SP	BP
1	Hodonín-přístav	-6,3	101,6			40	40	80	40	40	80		
2	Hodonín-nové přístaviště*	-6,2	101,7			4	0	4	4	0	4		
3	Hodonín-stáv. přístaviště	-6,1	101,8			5	0	5	0	0	0		
4	Rohatec	-0,7	107,2			5	0	5	2	0	2		
5	Rohatec-kolonie	-	109,3			5	0	5	0	0	0		
6	Skalica (SK)	0,8	-			3	10	13	0	0	0		
7	Výklopník (Sudoměřice)	2,5	-			4	0	4	0	0	0		
8	Přístaviště Petrov	5,8	-			3	0	3	0	0	0		
9	Přístav Petrov	6,1	-			20	25	45	0	0	0		
10	Strážnice	9,7	-			21	5	26	0	0	0		
11	Vnorovy	-	124,7			4	0	4	4	0	4		
12	Zarazice	-	123,3			4	0	4	4	0	4		
13	Veselí n. Moravou-přístav	17,6	-			25	56	81	14	32	46		
14	Uherský Ostroh	22,1	133,2			7	0	7	4	0	4		
15	Kostelany n. Moravou	30,2	141,3			3	0	3	0	0	0		
16	Kunovský les	33,4	144,5			4	0	4	0	0	0		
17	přístav Slovácko	35,4	146,5			25	25	50	25	25	50		
18	Uherské Hradiště	36,1	147,2			11	0	11	5	0	5		
19	Babice	41,4	-			3	0	3	0	0	0		
20	Spytihněv	43,8	156,8			4	0	4	0	0	0		
21	Napajedla-Pahrbeč přístaviště	46,3	159,3			4	0	4	0	0	0		
22	Napajedla-Pahrbeč přístav	46,3	159,3			42	35	77	42	35	77		
23	Napajedla-centrum	48,3	161,3			8	0	8	4	0	4		
24	Otrokovice	52,8	165,8			6	0	6	0	0	0		
25	Bělov	54,5	167,5			3	0	3	3	0	3		
26	Kvasice	58,0	171,0			4	0	4	4	0	4		
27	Kroměříž přístav	64,8	177,8			40	40	80	40	40	80		
28	Kroměříž přístaviště	66,8	179,8			6	0	6	6	0	6		

*) Na novém přístavišti v Hodoníně bude zpočátku až 8 stání, po zprovoznění přístavu se počet zredukuje na 4

Tabulka 6.1 – Navrhovaná opatření v přístavištích a přístavech

Podrobnější komentář k jednotlivým přístavům a přístavištím je uveden dále.

1. Nový **přístav v Hodoníně** by měl vzniknout v samostatném přístavním bazénu na pravém břehu Moravy, propojovací kanál do řeky vyústí v blízkosti stávajícího přístaviště u jezu. Návrh počítá s kapacitou 80 stání. Z prognózy rekreační plavby vyplynulo, že pro potřeby dlouhodobého kotvení by v této lokalitě mohlo být zřízeno až 40 stání, což by tvořilo zhruba 50 % kapacity přístavu.
2. Stávající přístaviště v **Hodoníně** v lokalitě **nad jezem** bude rozšířeno prostřednictvím **nového přístaviště** s plovoucími výložníky a s kapacitou až 8 stání. Toto navýšení kapacity by mělo proběhnout v blízké budoucnosti v souvislosti se zprovozněním již realizované PK Rohatec, kdy se očekává značný nárůst plavidel plujících z Baťova kanálu směrem do Hodonína. Po realizaci kapacitního přístavu v Hodoníně budou plavidla primárně využívat tento přístav a nové přístaviště na řece bude spíše doplňkového charakteru. Z tohoto důvodu dojde k následné demontáži plovoucích výložníků a bude zde umožněno pouze podélné stání – výsledná kapacita přístaviště pak bude 4 plavidla.
3. **Stávající přístaviště v Hodoníně** v lokalitě nad jezem s hranou délky 50 m a kapacitou přibližně 5 stání bude ponecháno v tomto stavu, do budoucna po vybudování nového přístaviště (č. 2) a přístavu (č. 1) bude sloužit především pro potřeby OLD.
4. Přístaviště v **Rohatci** je navrženo ke zkapacitnění v souvislosti se zprovozněním nedaleké PK Rohatec, Stávající pouze 30 m dlouhá bude prodloužena na 50 m s výslednou kapacitou 5 stání.
5. Přístaviště **Rohatec-kolonie** disponuje hranou o délce 48 m (necelých 5 stání) a vyhovuje jak ve stávajícím, tak i v předpokládaném výhledovém stavu po zprovozněním PK Rohatec. Nejsou zde navržena žádná opatření.
6. Přístav **Skalica** se nachází na území Slovenska a disponuje kapacitou přibližně 13 míst. Město Skalica uvažuje s možností rozšíření stávajícího přístavu, nicméně tento přístav obsluhuje pouze Slovenské státní území a ŘVC ČR v této lokalitě žádný záměr na zřízení přístavní infrastruktury neplánuje.
7. Přístaviště na **Výklopníku** (spadá pod obec Sudoměřice) s hranou délky 45 m se zdá být kapacitně vyhovující, a to i ve výhledu po zprovozněním PK Rohatec. Případný nedostatek kapacity lze případně operativně řešit podle momentální obsazenosti přílehlého (soukromého) přístavu.
8. Původní přístaviště v **Petrově** s hranou o délce 30 m je navrženo bez dalších úprav, neboť celou lokalitu dostatečně obsluhuje přílehlý kapacitní přístav (č. 8).
9. **Přístav Petrov** s kapacitou 45 stání nabízí přibližně 25 míst pro potřeby dlouhodobého kotvení, zbylá kapacita připadá na krátkodobá a střednědobá kotvení malých plavidel a také pro potřeby osobních lodí. Přestože přístav bývá v hlavní turistické sezoně plně vytížen, nejsou zde navrhována žádná další opatření. Předpokládá se totiž, že realizace dalších podobných přístavů na Baťově kanále (např. Slovácko či Napajedla-Pahrbeek) převezmou část této poptávky, čímž se přístavu Petrov odlehčí. Plánováno je pouze dovybavení přístavu ČS PHM, což zde doposud chybí.
10. Ve **Strážnici** byl v nedávné době (rok 2023) dokončen projekt rozšíření přístaviště, resp. vybudování nového přístaviště na protějším (pravém) břehu v těsné blízkosti vstupu do skanzenu s kapacitou 15 stání. Zároveň v této souvislosti došlo ke snížení kapacity na pravém břehu o 4 stání na výsledných 11 stání. Přístaviště ve Strážnici má tak výslednou kapacitu 26 stání. Dříve byla tato lokalita trpěla velkým nedostatkem volné kapacity pro zastavení lodí. Vybudováním nového přístaviště tak byl problém s nedostatečnou kapacitou vyřešen. Zároveň se u tohoto přístaviště připravuje vybudování provozního zázemí a od sezóny 2026 se změní status z přístaviště na přístav.
11. Ve **Vnorovech** v souvislosti s realizací Plavebního okruhu Veselí – Vnorovy vznikne dle nové prognózy potřeba zřízení přístaviště u obce Vnorovy s kapacitou 4 stání.

12. V **Zarazících** (část Veselí n. Mor.) je navrhováno zřízení nového přístaviště s kapacitou 4 stání na řece Moravě v souvislosti s připravovaným Plavebním okruhem Veselí – Vnorovy. Při zpracování studie plavebního okruhu byla tato lokalita prověřována a doporučena jako vhodná, přístaviště by mělo být umístěné u stávajícího mostu na levém břehu Moravy.
13. Ve **Veselí nad Moravou** bylo nedávno dokončeno rozšíření a modernizace stávajícího přístavu. V přípravě je jeho další rozšíření až na celkových 81 stání (první z jeho etap již začala v únoru 2025). Další rozšíření přístavu je realizováno v souvislosti s projektem Plavební okruh Veselí n. Mor. – Vnorovy. Jeho hlavním objektem bude lodní zdvihadlo umístěné v plavebním kanále propojujícím Baťův kanál s řekou Moravou, vjezd do kanálu bude umístěn v bezprostřední blízkosti vjezdu do přístavu. Přístav bude zároveň sloužit jako ochranný v případě vyšších vodních stavů. Sjezdem do vody a servisním centrem vč. ČS PHM již ve stávajícím stavu přístav disponuje.
14. Přístaviště v **Uherském Ostrohu** má hranu pouhých 30 m dlouhou, což se již ve stávajícím stavu ukazuje jako nedostatečné. Navíc je toto přístaviště využíváno také jako čekací stání na proplavení přílehlou PK. Pro zlepšení situace bylo v prostoru nad PK obcí vybudováno provizorní malé přístaviště, u kterého lze krátkodobě zastavit až se 2 plavidly. Momentálně ŘVC připravuje v této lokalitě projekt zvýšení přístavní kapacity výstavbou nového přístaviště u silničního mostu pro 4 stání plavidel.
15. U přístaviště v **Kostelanech nad Moravou** je doporučeno jeho ponechání ve stávající podobě, byť se ukazuje jako kapacitně mírně nedostatečné, i když v tomto případě není problém tak významný jako v Uherském Ostrohu.
16. Přístaviště **Kunovský Les** zprovozněné v roce 2021 obsluhuje tuto lokalitu okolo stejnojmenného jezu, zároveň slouží jako čekací stání nad stejnojmennou PK. Toto přístaviště také pomáhá zlepšit nedostatek kapacity pro zakotvení v nedalekých Kostelanech, ve Starém Městě a v Uherském Hradišti.
17. Připravovaný přístav **Slovácko** v lokalitě Starého Města a Uherského Hradiště bude umístěn na pravém břehu Moravy u železničního mostu. Vybudován bude v samostatném přístavním bazénu, který bude s Moravou propojen vjezdovým kanálem. Součástí přístavu bude rovněž servisní centrum, hygienické zázemí, sjezd do vody a služebna PČR. Celková kapacita přístavu dosáhne 50 stání, přístav bude zároveň sloužit jako ochranný v případě povodní.
18. Přístaviště v **Uherském Hradišti** s délkou hrany 60 m (a tedy přibližnou kapacitou 6 stání) se ukazuje jako kapacitně nedostačující. ŘVC v této lokalitě již realizuje záměr na zkapacitnění přístaviště, vzniknout by zde mělo dalších 5 stání. Dá se předpokládat, že nárůst kapacity přístaviště na určitou dobu pokryje nedostatek míst ke krátko- a střednědobému kotvení plavidel. Cílovým řešením bude v této lokalitě vybudování veřejného přístavu Slovácko, který nabídne navíc i místa pro dlouhodobé kotvení (č. 17).
19. Přístaviště v **Babicích** vyhovuje jak ve stávajícím, tak i v předpokládaném výhledovém stavu, nejsou zde navržena žádná opatření.
20. U přístaviště ve **Spytihněvi** nejsou navržena žádná opatření, ačkoli je zde často problém najít volné místo na zakotvení, protože podstatnou kapacitu přístaviště zabírá soukromá půjčovna lodí.
21. Stávající přístaviště **Napajedla-Pahrbek** s délkou hrany 45 m vyhovuje jak ve stávajícím, tak i v předpokládaném výhledovém stavu, nejsou zde navržena žádná opatření.
22. Zřízení nového přístavu **Napajedla-Pahrbek** je navrženo v souladu s připravovaným záměrem. Ve slepém rameni by tak měl být zřízen nový přístav s kapacitou 77 stání, přibližně polovina je navržena pro účely dlouhodobého kotvení, zbytek pak pro krátkodobé a střednědobé kotvení a také pro osobní lodě. Součástí přístavu bude také servisní centrum, k dispozici tedy budou služby jako ČS PHM, odsátí znečištěných vod, likvidace odpadů atd.

23. Stávající přístaviště **Napajedla-centrum** s délkou hrany 45 m se již ve stávajícím stavu ukazuje jako nedostatečné. Aktuálně se připravuje jeho rozšíření o další 2 - 4 stání, přičemž je doporučeno rozšíření právě o 4 stání, které by lépe pokryly poptávku po krátko- a střednědobém zakotvení v této lokalitě.
24. Stávající přístaviště v **Otrokovicích** s délkou hrany 60 m vyhovuje jak ve stávajícím, tak i v předpokládaném výhledovém stavu po zprovoznění PK Bělov, nejsou zde tedy navržena žádná opatření.
25. Přístaviště **Bělov** je připravováno k realizaci jako součást projektu PK Bělov. Přístaviště bude umístěno v horní rejdě nové PK bude disponovat kapacitou pro kotvení 3 plavidel.
26. V **Kvasicích** je navrženo přístaviště s kapacitou 4 stání, jeho umístění bude nedaleko ulice Hráza v těsné blízkosti centra obce. Zprovoznění se předpokládá současně s novou PK Bělov (Scénář 1). V alternativním Scénáři 2 se realizace tohoto přístaviště předpokládá v předstihu, aby se mohla rekreační plavba na tomto úseku rozvíjet již před zprovozněním PK Bělov.
27. Připravovaný přístav v **Kroměříži** bude umístěn na pravém břehu Moravy při jihovýchodním okraji města. I v tomto případě se plánuje vyhloubit přístavní bazén. Přístav bude mít obdobné zázemí, jako další navrhované přístavy (servisní centrum, hygienické zázemí, lodní jeřáb, sjezd do vody, služebna PČR) a kapacitu až 80 stání. Všechna stání budou sloužit jako ochranná v případě povodní. S přístavem by měl sousedit cyklokemp jakožto navazující investice města.
28. Přístaviště v **Kroměříži** s kapacitou 6 stání ŘVC v této lokalitě již připravuje. Umístěno by mělo být ve výhodné poloze na Erbenově nábřeží v blízkosti centra města i zámku. Je zřejmé, že vzhledem k vysoké atraktivitě centra Kroměříže nebude kapacita přístaviště dostatečná, chybějící kapacitu kotvení pomůže pokrýt stejnojmenný přístav připravovaný v jižní části města, stále v docházkové vzdálenosti z centra města (č. 27).

7 EKONOMICKÉ HODNOCENÍ

V části ekonomického hodnocení je provedena aktualizace původního hodnocení vycházejícího z vyhledávací studie Baťova kanálu, která byla zpracována v roce 2017 a později aktualizována v roce 2019 (*Hodnocení ekonomické efektivnosti rekreační plavby na Baťově kanále; SUDOP Praha a.s.; 06/2019*). V původním hodnocení byl v celkem čtyřech variantách navržen soubor opatření vedoucí k dalšímu rozvoji této vodní cesty. Tato opatření spočívala v prodloužení vodní cesty pomocí vybudování nových plavebních komor (PK) výstavbě nových přístavů a přístavišť nebo zkapacitnění těch stávajících. Na základě provedených výpočtů a dalších porovnání se ukázala jako nejvhodnější Varianta 1, která umožňuje prodloužení souvislé vodní cesty až do Hodonína a Kroměříže, čímž Baťův kanál získá jasně definovaný začátek a konec v podobě těchto dvou významných a turisticky atraktivních měst. Varianta 1 také dosahovala nejlepších výsledků (přínosů) v podobě nejvyššího počtu návštěvníků a délce jejich pobytu (strávených osobodnů) na Baťově kanále a tím i nejvyšších ekonomických benefitů. Zároveň tato varianta umožní intenzivní, ale poměrně vyrovnanou intenzitu plavby v celé délce Baťova kanálu, čímž bude dosaženo optimální využití této vodní cesty.

Aktuální hodnocení tedy zpracovává komplexní aktualizaci pouze vybrané Varianty 1 z původní studie, která zahrnuje aktualizaci marketingové analýzy, harmonogramu, investičních nákladů jednotlivých staveb a navazujícího ekonomického hodnocení zpracovaného na základě aktuálně platné Rezortní metodiky. Zároveň je v rámci aktualizace do studie zapracováno několik nově připravovaných záměrů, z nichž nejvýznamnější je nový plavební okruh Veselí n. Mor. – Vnorovy.

Z hlediska ekonomického hodnocení dochází (kromě úpravy vstupů) především ke změně použité Rezortní metodiky, která byla zásadnějším způsobem aktualizována v roce 2023. Nově se uplatňují nižší diskontní sazby pro FA a EA rozdílný přístup k indexaci vstupů ve vazbě na HDP a inflaci, ale i změna způsobu výpočtu přínosů z rekreační plavby (včetně jejich průběžného navyšování po dobu hodnocení).

Předmětem ekonomického hodnocení je soubor opatření pro zajištění zázemí pro rekreační plavbu na Baťově kanále. Baťův kanál je historickou vodní cestou, realizovanou v 30. letech 20 století pro zvýšení hladin spodních vod, závlahy a nákladní plavbu. Celková délka plavební trasy byla 51,8 km. Vodní cesta využívala jak říční úseky Moravy a dalších menších vodních toků, tak nově vybudované kanálové úseky.

Baťův kanál dnes již neslouží nákladní dopravě, jeho využití je čistě pro osobní rekreační plavbu. V současnosti je na celém Baťově kanále přibližně 20 přístavišť a přístavů (z toho 1 na území SR) a dalších 5 na řece Moravě mimo souvislou vodní cestu.

Z hlediska parametrů vlastní vodní cesty další rozvoj Baťova kanálu nabízí splavnění navazujících úseků, čímž by se pro plavbu zpřístupnily další turisticky atraktivní úseky a lokality. Vodní cesta by tak zároveň získala svůj jednoznačně identifikovatelný počátek a konec v podobě měst Kroměříž a Hodonín.

Aby se rekreační plavba mohla zdárně rozvíjet na celém Baťově kanále, bude nutné kromě stavebních prací vedoucích ke splavnění (nové PK a úpravy koryta) investovat i do přístavní infrastruktury.

Cílem je, aby na Baťově kanále byly potřebnou infrastrukturou přístavů a přístavišť vybaveny všechny lokality s dostatečným (turistickým) potenciálem a byla tak na této vodní cestě zkompletována základní síť přístavní infrastruktury pro rekreační plavbu. Na základě analýzy stávajícího stavu a nově navržených opatření byla v předchozí části vypracována prognóza dalšího rozvoje rekreační plavby, která je jedním z podkladů pro toto ekonomické hodnocení.

Plánované prodloužení Baťova kanálu a splavné části řeky Moravy o další úseky do Hodonína a Kroměříže je v této analýze uvažováno, v případě přístaviště Kroměříž a Kvasice navíc variantně z hlediska termínu realizace.

Ekonomické hodnocení je v souladu s výše uvedeným a prognózou rozvoje rekreační plavby zpracováno ve dvou scénářích jedné projektové varianty a jedné srovnávací var. Bez projektu.

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí finanční a ekonomické analýzy, metodou nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). Výpočty jsou založeny na analýze diferenčních nákladových finančních toků v době hodnocení projektu, a to během období 2023 až 2052, tj. 30 let (zahájení je uvažováno již v roce 2023, protože výstavba PK Rohatec byla zahájena již v uvedeném roce). Pro každý rok hodnocení projektu jsou porovnávány finanční toky Varianty s projektem a Varianty Bez projektu, a to jak ve finanční, tak i ekonomické analýze.

Při zpracování se vychází z následujících materiálů:

- **Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (MD ČR, 2017), aktualizace 08/2023,**
- Guide to cost-benefit analysis of investment projects (Structural Fund – ERDF, Cohesion Fund and ISPA), 2014.
- Economic Appraisal Vademecum 2021-2027, General Principles and Sector Applications (European Commission, DG REGIO, 2021),
- Pravidla přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury (MD ČR, 08/2024).

7.1 Finanční analýza

Výpočty jsou založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele vodní cesty v době hodnocení projektu, dle materiálu „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017 (aktualizace 08/2023). Pro každý rok hodnocení projektu jsou porovnávány finanční toky varianty s projektem a varianty Bez projektu. Jako finanční toky jsou hodnoceny investiční náklady, provozní náklady a příjmy. Z těchto finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno finanční vnitřní výnosové procento (FRR) a finanční čistá současná hodnota (FNPV).

Do předmětné finanční analýzy vstupují:

- investiční náklady,
- provozní náklady vodní infrastruktury (náklady na údržbu a opravy vodního toku a řešených přístavů, plavebních komor a přístavišť),
- provozní příjmy z poplatku za použití infrastruktury přístavů a přístavišť,
- zůstatková hodnota.

Analýza je sestavena pro fázi výstavby a fázi provozu v délce trvání 30 let (2023 až 2052). Finanční toky provozní fáze (mimo nákladů na údržbu a opravy infrastruktury) jsou vyjádřeny od roku 2030, kdy dochází k uvedení všech investičních opatření ve všech variantách do provozu po dokončení výstavby. Všechny finanční toky jsou vztaženy k cenové úrovni r. 2025, tj. roku zpracování výpočtu. Při výpočtu čisté současné hodnoty je ve finanční analýze použita diskontní sazba 2 %.

V následujících kapitolách jsou stanoveny hodnoty jednotlivých finančních toků, které jsou použity pro sestavení finanční analýzy.

7.1.1 Investiční náklady a harmonogram výstavby

Investiční náklady jednotlivých navržených opatření (přístavů, přístavišť, PK) tvoří jeden ze zásadních vstupů ekonomického hodnocení. Do výpočtu byly převzaty investiční náklady z již dříve zpracovaných dokumentací. V případech, kdy dosud žádné podrobnější studie k jednotlivým záměrům zpracovány nebyly, byl ve spolupráci s ŘVC proveden odhad nákladů na základě obdobných, dříve realizovaných záměrů. Některé typy investic jsou na Baťově kanále typické, např. zřízení přístaviště o délce hrany 45 až 60 m, případně prodloužení hrany stávajícího přístaviště o 15 až 30 m.

Standardně se uvažuje doba výstavby přístavišť v délce 1 rok. Znamená to, že pokud je u přístaviště s uvedením do provozu v nějakém konkrétním roce, pak investice je realizována v roce předchozím.

V případě náročnějších staveb (větší přístaviště, přístavy, nové PK) se uvažuje výstavba v délce 2 až 3 roky. Délka výstavby a roky uvedení do provozu byly konzultovány s ŘVC.

Následující tabulka představuje přehled o investičních nákladech a letech realizace jednotlivých opatření. Podbarvení řádků vyjadřuje, zda se přístaviště/přístavy ponechávají ve stávající podobě (zeleně), zda jsou oproti stávajícímu stavu navržena nějaká vylepšení či zkapacitnění (oranžově) či zda se zřizují zcela nově (růžově). Obdobným způsobem jsou znázorněny i některé infrastrukturní projekty, např. PK Rohatec a PK Bělov. V dalších sloupcích je pak znázorněno, zda se s těmito opatřeními v té které variantě uvažuje: navržená opatření se realizují (zelený kruh), je uvažován stávající stav (žlutý kruh), přístav/přístaviště není v této variantě zřízeno (červený kruh).

V tabulce uvedené roky realizace se týkají scénáře 1, ve scénáři 2 (obdobné informace uvádí *Tabulka 8.1*) je potom uvažováno se zahájením výstavby přístavišť Kvasice a Kroměříž již v roce 2026, resp. 2025. V ostatních parametrech se scénáře neliší.

č.	lokalita	ř. km Baťův k.	ř. km Morava	přístaviště		počet stání KD			počet stání DD			počet stání (cílový stav)			Varianta		začátek		IN mil. Kč bez DPH a rezervy
				přístav		stav	SP	BP	stav	SP	BP	KD a SD	DD	celkem	SP	BP	výstavby	provozu	
1	Hodonín-přístav	-6,3	101,6	▶		0	40	0	0	40	0	40	40	80	●	●	2028	2029	479 080
2	Hodonín-nové přístaviště*	-6,2	101,7	▶		0	4	0	0	0	0	4	0	4	●	●	2025	2026	20 780
3	Hodonín-stáv. přístaviště	-6,1	101,8	▶		5	5	5	0	0	0	5	0	5	●	●			
4	Rohatec	-0,7	107,2	▶		3	5	3	0	0	0	5	0	5	●	●	2025	2026	17 350
	PK Rohatec	0,8		-											●	●	2023	2026	372 050
5	Rohatec-kolonie	-	109,3	▶		5	5	5	0	0	0	5	0	5	●	●			
6	Skalica (SK)	0,8	-	▶		3	3	3	10	10	10	3	10	13	●	●			
7	Výklopník (Sudoměřice)	2,5	-	▶		4	4	4	0	0	0	4	0	4	●	●			
8	Přístaviště Petrov	5,8	-	▶		3	3	3	0	0	0	3	0	3	●	●			
9	Přístav Petrov	6,1	-	▶		20	20	20	25	25	25	20	25	45	●	●			
10	Strážnice	9,7	-	▶		21	21	21	5	5	5	21	5	26	●	●			
11	Vnorovy	-	124,7	▶		0	4	0	0	0	0	4	0	4	●	●	2027	2028	23 950
12	Zarazice	-	123,3	▶		0	4	0	0	0	0	4	0	4	●	●	2025	2028	653 880
	Plav. okruh Veselí n. M. - Vnorovy	-	124,7												●	●	2025	2028	
13	Veselí n. Moravou-přístav	17,6	-	▶		11	25	11	24	56	24	25	56	81	●	●	2025	2028	
14	Uherský Ostroh	22,1	133,2	▶		3	7	3	0	0	0	7	0	7	●	●	2027	2028	23 750
15	Kostelany n. Moravou	30,2	141,3	▶		3	3	3	0	0	0	3	0	3	●	●			
16	Kunovský les	33,4	144,5	▶		4	4	4	0	0	0	4	0	4	●	●			
17	přístav Slovácko	35,4	146,5	▶		0	25	0	0	25	0	25	25	50	●	●	2025	2027	499 017
18	Uherské Hradiště	36,1	147,2	▶		6	11	6	0	0	0	11	0	11	●	●	2024	2025	4 304
19	Babice	41,4	-	▶		3	3	3	0	0	0	3	0	3	●	●			
20	Spytihněv	43,8	156,8	▶		4	4	4	0	0	0	4	0	4	●	●			
21	Napajedla-Pahrbek přístaviště	46,3	159,3	▶		4	4	4	0	0	0	4	0	4	●	●			
22	Napajedla-Pahrbek přístav	46,3	159,3	▶		0	42	0	0	35	0	42	35	77	●	●	2026	2028	208 200
23	Napajedla-centrum	48,3	161,3	▶		4	8	4	0	0	0	8	0	8	●	●	2025	2026	15 515
24	Otrokovice	52,8	165,8	▶		6	6	6	0	0	0	6	0	6	●	●			
	PK Bělov	54,5	167,5	-											●	●	2027	2029	387 200
25	Bělov	54,5	167,5	▶		0	3	0	0	0	0	3	0	3	●	●	2027	2029	
26	Kvasice	58,0	171,0	▶		0	4	0	0	0	0	4	0	4	●	●	2028	2029	23 170
27	Kroměříž přístav	64,8	177,8	▶		0	40	0	0	40	0	40	40	80	●	●	2028	2029	437 900
28	Kroměříž přístaviště	66,8	179,8	▶		0	6	0	0	0	0	6	0	6	●	●	2028	2029	33 604

Tabulka 7.1 – Navrhovaná opatření a CIN v CÚ 2025 (Scénář 1)

Investiční náklady projektové varianty byly na základě výše popsaného výčíslení (na úrovni CIN) přiřazeny k jednotlivým letům výstavby. Realizace projektu v jednotlivých variantách se předpokládá v letech 2023 - 2029 (investiční fáze) a celkové investiční náklady projektové varianty v obou scénářích tak, jak jsou použity v EH, jsou uvedeny souhrnně v následujících tabulkách.

rok	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	CELKEM
Přípravná a projektová dokumentace	66 052	21 573	18 826	18 220	10 810	400	0	135 880
Zábory a nákupy poz.	2 000	0	8 037	5 450	3 900	11 760	10 200	41 347
Stavby a konstrukce	61 365	134 400	326 648	481 337	426 300	847 932	399 924	2 677 906
Stroje a zařízení	0	8 200	11 200	25 200	105 600	37 950	65 420	253 570
Technická asist., propag.	0	0	0	0	0	0	0	0
Technický dozor	900	2 800	14 179	14 237	17 328	28 378	13 225	91 047
CELKEM (CIN bez rez.)	130 317	166 973	378 890	544 444	563 938	926 420	488 769	3 199 750
Rezerva	6 137	14 260	33 785	50 654	53 190	88 588	46 534	293 148
CELKEM (CIN)	136 453	181 233	412 675	595 097	617 128	1 015 008	535 303	3 492 898

Tabulka 7.2 – Celkové investiční náklady v tis. Kč – varianta SP, scénář 1, CÚ 2025

rok	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	CELKEM
Přípravná a projektová dokumentace	66 052	21 573	18 826	18 220	10 810	400	0	135 880
Zábory a nákupy poz.	2 000	0	8 037	5 450	3 900	11 760	10 200	41 347
Stavby a konstrukce	61 365	134 400	333 648	510 661	441 100	825 432	371 300	2 677 906
Stroje a zařízení	0	8 200	11 200	25 200	105 600	37 950	65 420	253 570
Technická asist., propag.	0	0	0	0	0	0	0	0
Technický dozor	900	2 800	14 179	14 237	17 328	28 378	13 225	91 047
CELKEM (CIN bez rez.)	130 317	166 973	385 890	573 768	578 738	903 920	460 145	3 199 750
Rezerva	6 137	14 260	34 485	53 586	54 670	86 338	43 672	293 148
CELKEM (CIN)	136 453	181 233	420 375	627 354	633 408	990 258	503 817	3 492 898

Tabulka 7.3 – Celkové investiční náklady v tis. Kč – varianta SP, scénář 2, CÚ 2025

7.1.2 Provozní náklady vodní infrastruktury

Provozní náklady hodnocené infrastruktury se skládají z nákladů na provoz a běžnou údržbu a opravy a z nákladů na obnovu, tzv. reinvestice. Tyto náklady odpovídají rozsahu udržované infrastruktury hodnocené v projektu a jsou stanoveny a porovnávány v odpovídajícím rozsahu pro variantu Bez projektu a příslušnou variantu projektovou.

Náklady na **provoz, údržbu a opravy** se skládají z následujících položek:

- náklady na personál,
- náklady na opravy údržbu,
- náklady na provoz servisních center,
- náklady na energie, vodu, likvidace odpadů.

Konkrétní náklady byly stanoveny na základě reálných dat platných pro předchozí období na jednotlivých přístavech a přístavištích již fungujících ve sledované oblasti. Pro kanálové a říční úseky, odpovídající sledovaným plavebním komorám Bělov, Rohatec byly náklady převzaty z Rezortní metodiky (viz tabulku 8.43 v kapitole metodiky č. 8.1.6) a převedeny na cenovou úroveň roku 2025. Většina nákladů byla uvažována jako fixní, bez ohledu na velikost přístaviště nebo konkrétní počet stání, výjimkou byly náklady na energie, vodu a odpady, jejichž velikost je závislá na počtu kotvících lodí. V případě těchto nákladů byla zohledněna konkrétní velikost přístaviště nebo přístavu v příslušné variantě.

V následujících tabulkách jsou vyčísleny náklady na jednotlivá přístaviště a přístavy v konkrétních variantách včetně let uvedení do provozu (v příslušné variantě) u přístavišť nových.

lokality	Personál	Opravy a údržba	Servisní centrum	Energie, voda, odpady	CELKEM
Hodonín-přístav	0	0	0	0	0
Hodonín-nové přístaviště*	0	0	0	0	0
Hodonín-stáv. přístaviště	0	107 970	0	0	107 970
Rohatec	0	107 970	0	0	107 970
PK Rohatec	0	0	0	0	0
Rohatec-kolonie	0	107 970	0	0	107 970
Skalica (SK)	0	0	0	0	0
Výklopník (Sudoměřice)	0	107 970	0	0	107 970
Přístaviště Petrov	0	107 970	0	0	107 970
Přístav Petrov	345 503	172 032	0	130 942	648 478
Strážnice	345 503	172 032	0	75 656	593 191
Vnorovy	0	0	0	0	0
Zarazice	0	0	0	0	0
Plav. okruh Veselí n. M. - Vnorovy	0	0	0	0	0
Veselí n. Moravou-přístav	345 503	172 032	0	101 844	619 379
Uherský Ostroh	0	107 970	0	0	107 970
Kostelany n. Moravou	0	107 970	0	0	107 970
Kunovský les	0	107 970	0	0	107 970
přístav Slovácko	0	0	0	0	0
Uherské Hradiště	0	107 970	0	0	107 970
Babice	0	107 970	0	0	107 970
Spytihněv	0	107 970	0	0	107 970
Napajedla-Pahrbeek přístaviště	0	107 970	0	0	107 970
Napajedla-Pahrbeek přístav	0	0	0	0	0
Napajedla-centrum	0	107 970	0	0	107 970
Otrokovice	0	107 970	0	0	107 970
PK Bělov	0	0	0	0	0
Bělov	0	0	0	0	0
Kvasice	0	0	0	0	0
Kroměříž přístav	0	0	0	0	0
Kroměříž přístaviště	0	0	0	0	0

Tabulka 7.4 – Provozní náklady v Kč – varianta Bez projektu, CÚ 2025

lokality	Personál	Opravy a údržba	Servisní centrum	Energie, voda, odpady	CELKEM	Zahájení provozu
Hodonín-přístav	345 503	172 032	172 752	232 786	923 073	2029
Hodonín-nové přístaviště*	0	107 970	0	0	107 970	2026
Hodonín-stáv. přístaviště	0	107 970	0	0	107 970	
Rohatec	0	107 970	0	0	107 970	2026
PK Rohatec	345 503	551 856	0	0	897 360	2026
Rohatec-kolonie	0	107 970	0	0	107 970	
Skalica (SK)	0	0	0	0	0	
Výklopník (Sudoměřice)	0	107 970	0	0	107 970	
Přístaviště Petrov	0	107 970	0	0	107 970	
Přístav Petrov	345 503	172 032	172 752	130 942	821 229	
Strážnice	345 503	172 032	172 752	75 656	765 943	
Vnorovy	0	107 970	0	0	107 970	2028
Zarazice	0	107 970	0	0	107 970	2028
Plav. okruh Veselí n. M. - Vnorovy	505 555	631 944	0	352 484	1 489 983	2028
Veselí n. Moravou-přístav	345 503	172 032	172 752	235 696	925 983	2028
Uherský Ostroh	0	107 970	0	0	107 970	2028
Kostelany n. Moravou	0	107 970	0	0	107 970	
Kunovský les	0	107 970	0	0	107 970	
přístav Slovácko	345 503	172 032	172 752	145 491	835 779	2027
Uherské Hradiště	0	107 970	0	0	107 970	2025
Babice	0	107 970	0	0	107 970	
Spytihněv	0	107 970	0	0	107 970	
Napajedla-Pahrbeč přístaviště	0	107 970	0	0	107 970	
Napajedla-Pahrbeč přístav	345 503	172 032	172 752	224 057	914 344	2028
Napajedla-centrum	0	107 970	0	0	107 970	2026
Otrokovice	0	107 970	0	0	107 970	
PK Bělov	345 503	374 570	0	0	720 074	2029
Bělov	0	107 970	0	0	107 970	2029
Kvasice	0	107 970	0	0	107 970	2029
Kroměříž přístav	345 503	172 032	172 752	232 786	923 073	2029
Kroměříž přístaviště	0	107 970	0	0	107 970	2029

Tabulka 7.5 – Provozní náklady v Kč – varianta SP, scénář 1 CÚ 2025

lokality	Personál	Opravy a údržba	Servisní centrum	Energie, voda, odpady	CELKEM	Zahájení provozu
Hodonín-přístav	345 503	172 032	172 752	232 786	923 073	2029
Hodonín-nové přístaviště*	0	107 970	0	0	107 970	2026
Hodonín-stáv. přístaviště	0	107 970	0	0	107 970	0
Rohatec	0	107 970	0	0	107 970	2026
PK Rohatec	345 503	551 856	0	0	897 360	2026
Rohatec-kolonie	0	107 970	0	0	107 970	0
Skalica (SK)	0	0	0	0	0	0
Výklopník (Sudoměřice)	0	107 970	0	0	107 970	0
Přístaviště Petrov	0	107 970	0	0	107 970	0
Přístav Petrov	345 503	172 032	172 752	130 942	821 229	0
Strážnice	345 503	172 032	172 752	75 656	765 943	0
Vnorovy	0	107 970	0	0	107 970	2028
Zarazice	0	107 970	0	0	107 970	2028
Plav. okruh Veselí n. M. - Vnorovy	505 555	631 944	0	352 484	1 489 983	2028
Veselí n. Moravou-přístav	345 503	172 032	172 752	235 696	925 983	2028
Uherský Ostroh	0	107 970	0	0	107 970	2028
Kostelany n. Moravou	0	107 970	0	0	107 970	0
Kunovský les	0	107 970	0	0	107 970	0
přístav Slovácko	345 503	172 032	172 752	145 491	835 779	2027
Uherské Hradiště	0	107 970	0	0	107 970	2025
Babice	0	107 970	0	0	107 970	0
Spytihněv	0	107 970	0	0	107 970	0
Napajedla-Pahrbeek přístaviště	0	107 970	0	0	107 970	0
Napajedla-Pahrbeek přístav	345 503	172 032	172 752	224 057	914 344	2028
Napajedla-centrum	0	107 970	0	0	107 970	2026
Otrokovice	0	107 970	0	0	107 970	0
PK Bělov	345 503	374 570	0	0	720 074	2029
Bělov	0	107 970	0	0	107 970	2029
Kvasice	0	107 970	0	0	107 970	2027
Kroměříž přístav	345 503	172 032	172 752	232 786	923 073	2029
Kroměříž přístaviště	0	107 970	0	0	107 970	2026

Tabulka 7.6 – Provozní náklady v Kč – varianta SP, scénář 2 CÚ 2025

Výše uvedené náklady byly v průběhu hodnocení navyšovány o koeficient zohledňující růst cen energií ve výši 2,5% ročně (pouze pro část připadající na položku energie).

Náklady na **obnovu (reinvestice)** byly sestaveny pro projektovou i bezprojektovou variantu na základě délky životnosti jednotlivých dílčích zařízení. Po jejím skončení byla ve výpočtu uvažována reinvestice ve výši 60% původních nákladů. Jedná se o tyto položky, jejichž ekonomická životnost je 20 let a méně:

- komunikace a zpevněné plochy,
- silnoproudá instalace,
- slaboproudá instalace,
- inženýrské objekty (trubní vedení a kabelovody),
- manipulační technika.

Přehled celkových nákladů na opravy a údržbu, ale i reinvestice je v následující tabulce.

rok	Bez projektu		Varianta SP, scénář 1		Varianta 2, scénář 2	
	údržba a opravy	reinvestice	údržba a opravy	reinvestice	údržba a opravy	reinvestice
2023	3 373	0	3 373	0	3 373	0
2024	3 380	0	3 380	0	3 380	0
2025	3 388	0	3 388	0	3 388	0
2026	3 396	0	4 412	0	4 521	0
2027	3 404	0	5 271	0	5 490	0
2028	3 411	0	8 265	0	8 485	0
2029	3 419	0	11 596	0	11 596	0
2030	3 427	0	11 633	0	11 633	0
2031	3 435	0	11 671	0	11 671	0
2032	3 443	0	11 708	0	11 708	0
2033	3 451	0	11 745	0	11 745	0
2034	3 458	0	11 783	0	11 783	0
2035	3 466	0	11 821	0	11 821	0
2036	3 474	0	11 859	0	11 859	0
2037	3 482	0	11 897	0	11 897	0
2038	3 490	0	11 935	152 142	11 935	152 142
2039	3 498	0	11 973	0	11 973	0
2040	3 506	1 691	12 011	1 691	12 011	1 691
2041	3 514	0	12 050	0	12 050	0
2042	3 522	0	12 088	0	12 088	0
2043	3 530	0	12 127	0	12 127	0
2044	3 538	0	12 166	0	12 166	0
2045	3 546	0	12 205	0	12 205	0
2046	3 555	0	12 244	152 142	12 244	152 142
2047	3 563	0	12 283	0	12 283	0
2048	3 571	0	12 323	0	12 323	0
2049	3 579	0	12 362	223 666	12 362	223 666
2050	3 587	0	12 402	0	12 402	0
2051	3 595	0	12 442	0	12 442	0
2052	3 604	0	12 482	0	12 482	0
CELKEM	104 606	1 691	316 896	529 642	317 444	529 642

Tabulka 7.7 – Provozní náklady infrastruktury v tis. Kč, CÚ 2025

7.1.3 Příjmy z poplatku za použití přístavní infrastruktury

Na straně přímých finančních přínosů (příjmů) se předpokládají příjmy z poplatku na úhradu provozních nákladů přístavu, případně servisního centra a dalších služeb souvisejících s využíváním přístavu (připojení na elektrickou energii, připojení na vodovod, čerpání pohonných hmot, vyčerpání nádrže odpadních vod apod.). Tento finanční tok je příjmem vlastníka a provozovatele infrastruktury (ŘVC) a je proto součástí finanční analýzy.

Průměrné roční příjmy jsou závislé na počtu plavidel, která podle předpokladu budou ročně využívat hodnocené přístavy v rozdělení podle typu (velikosti) a na měrném poplatku na úhradu provozních nákladů a další služby.

Při stanovování výsledné výše příjmů se vycházelo z cen platných v době zpracování ekonomického hodnocení ve veřejném přístavu v oblasti řešeného projektu (konkrétně přístav Petrov a Veselí nad Moravou). Na základě těchto reálně platných cen a jejich úpravy pro potřeby řešeného projektu (v závislosti na odlišné velikosti a kapacitě přístavu) byly stanoveny předpokládané hodnoty měrných příjmů.

ceny jsou uvedeny včetně DPH
ceník platný od 1.5.2022

Sazby za rezervaci stání a služby spojené se stáním plavidla

Období	sezóna 1.5.-30.10.			1 měsíc			1 den (více než 4 hodiny včetně stání přes noc)		
	Sazba	Paušální kauce	Celkem	Sazba	Paušální kauce	Celkem	Sazba	Paušální kauce	Celkem
Délka lodí v m									
do 8,00	10 000 Kč	není	10 000 Kč	3 000 Kč	není	3 000 Kč	300 Kč	není	300 Kč
nad 8,00*	15 000 Kč	není	15 000 Kč	4 500 Kč	není	4 500 Kč	500 Kč	není	500 Kč

* pro mála plavidla do 12m

Ceník dalších služeb:

	Sazba	Vratná kauce	Celkem
Připojení na elektrickou energii za 1 kWh	12 Kč	- Kč	12 Kč
Připojení na vodovod za 50 l	10 Kč	- Kč	10 Kč
Použití skluzu	100 Kč	- Kč	100 Kč
Zapůjčení hadice na připojení k vodovodu za den	20 Kč	200 Kč	220 Kč
Prodej předplatných "přistavních karet" na odběr elektřiny, vody a odčerpání odpadních vod	500 Kč		
Odčerpání odpadních vod - 1min.	20 Kč	- Kč	20 Kč
Odčerpání nádních vod - 1min.	40 Kč	- Kč	40 Kč
Použití výlevky chemické toalety	20 Kč	- Kč	20 Kč
Prodej benzínu a motorové nafty (se spotřební daní i bez spotřební daně)	aktuální cena je uvedena v prostoru servisního centra přístavu		

Tabulka 7.8 – Výchozí sazby na úhradu provozních nákladů (přístav Petrov, Veselí n. M.) vč. DPH

Výše ceny za služby přístavu a servisního centra na úhradu provozních nákladů přístavu a servisního centra bude stanovována každoročně dle aktuální situace tak, aby pokryla provozní náklady včetně nákladů na údržbu a nákladů na opravy (cyklickou údržbu).

Pro výpočet byly použity prognózované údaje o ročním počtu plavidel, které přístavy budou využívat. Na základě takto stanovených vstupů potom bylo vypočteno, že roční příjem za úhradu a využívání dalších služeb se pohybuje v rozmezí 3 851 tis. Kč (rok 2023) až do 9 721 tis. Kč (rok 2052) v závislosti na růstu počtu lodí, které ročně sledované přístavy využívají a také na konkrétním projektovém scénáři. Celkové příjmy za hodnotící období v jednotlivých letech jsou zřejmé z následující tabulky.

rok	varianta Bez projektu	Varianta SP, scénář 1	Varianta SP, scénář 2
2023	3 851	3 851	3 851
2024	3 899	3 899	3 899
2025	3 929	3 929	3 929
2026	4 085	4 610	4 628
2027	4 165	4 994	5 031
2028	4 314	5 593	5 649
2029	4 576	6 712	6 741
2030	4 756	7 397	7 411
2031	4 889	7 915	7 925
2032	4 995	8 311	8 317
2033	5 068	8 560	8 564
2034	5 125	8 731	8 734
2035	5 172	8 860	8 860
2036	5 210	8 958	8 958
2037	5 243	9 038	9 038
2038	5 274	9 111	9 111
2039	5 302	9 174	9 174
2040	5 329	9 234	9 234
2041	5 355	9 289	9 289
2042	5 379	9 345	9 345
2043	5 404	9 400	9 400
2044	5 426	9 452	9 452
2045	5 448	9 500	9 500
2046	5 468	9 545	9 545
2047	5 487	9 586	9 586
2048	5 503	9 615	9 615
2049	5 519	9 643	9 643
2050	5 533	9 672	9 672
2051	5 546	9 697	9 697
2052	5 557	9 721	9 721
CELKEM	150 807	243 344	243 521

Tabulka 7.9 – Provozní příjmy v tis. Kč, CÚ 2025

7.1.4 Zůstatková hodnota ve finanční analýze

Pro potřeby CBA analýzy byla vyčíslena také zůstatková hodnota investice na konci hodnotícího období, jako čistá současná hodnota peněžních toků ve zbývajících letech životnosti zařízení po skončení hodnotícího období.

Pro stanovení zůstatkové hodnoty byla vypočtena průměrná předpokládaná ekonomická životnost celé investice v jednotlivých scénářích projektové varianty, která byla v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017 (aktualizace 08/2023), stanovena podle objektového složení jako vážený průměr podle výše investičních nákladů vynaložených na jednotlivé typy objektů a zařízení s příslušnou délkou životnosti (viz následující tabulku).

stavební objekt nebo provozní prvky	životnost v letech	Varianta SP, scénář 1	Varianta 2, scénář 2
Přístavní zdi	50	146 870	146 870
Hrubé hydrotechnické konstrukce	80	927 850	927 850
Ocelové konstrukce	50	268 180	268 180
Mosty, propustky, tunely a štolý	75	100 260	100 260
Pozemní stavby	40	250 940	250 940
Komunikace a zpevněné plochy	20	195 054	195 054
Silnoproudá instalace	20	27 540	27 540
Slaboproudá instalace	20	153 002	153 002
Inženýrské objekty (trubní vedení a kabelovody)	20	0	0
Úpravy vodní cesty a terénní úpravy	80	562 430	562 430
Ochrana životního prostředí	30	45 780	45 780
Manipulační technika (překladače)	8	253 570	253 570
Celková životnost investice		57	57
Délka provozní fáze hodnotícího období		23	23
Životnost investice po skončení hodnotícího období		34	34
Zůstatková hodnota FA		0	0

Tabulka 7.10 – Objektová skladba ZH investice v tis. Kč (scénář 1 a 2), CÚ 2025

Peněžní toky pro výpočet zůstatkové hodnoty po skončení referenčního období (ve finanční analýze) jsou uvažovány jako konstantní a jejich výše byla stanovena s ohledem na peněžní toky v letech provozní fáze referenčního období. Ve finanční analýze zahrnují nákladové peněžní toky (diferenční tok údržbových a provozních nákladů infrastruktury a finančních příjmů).

Kvůli zohlednění vývoje cash-flow a mimořádných oprav včetně reinvestic po celou dobu hodnocení, je do výpočtu zůstatkové hodnoty zahrnut při vyčíslení peněžních toků na konci hodnotícího období průměrný cash-flow za provozní fázi.

Výsledná zůstatková hodnota je u všech projektových variantách nulová proto, že průměrný cash-flow za provozní fázi je záporný.

7.1.5 Výsledky finanční analýzy

Na základě uvedených finančních toků byla sestavena finanční analýza. Do výpočtu vstupují diferenční finanční toky, tj. rozdíl jejich hodnot varianty Bez projektu a varianty projektové. Při výpočtu byla použita diskontní sazba 2%. Výsledky finanční analýzy jednotlivých scénářů projektové varianty jsou shrnuty níže. Pro žádný ze sledovaných projektových scénářů nelze nalézt hodnotu FRR z důvodu struktury diferenčních finančních toků.

ukazatel	Varianta SP, scénář 1	Varianta SP, scénář 2
FRR [%]	nelze nalézt	nelze nalézt
FNPV [tis. Kč]	- 3 395 520	- 3 398 103

Tabulka 7.11 – Přehled výsledků finanční analýzy

rok	Varianta projektová, scénář 1				Bez projektu		CF	kumul. CF
	IN	ZH	PN infrastruktury	příjmy	PN infrastruktury	příjmy		
2023	130 317		3 373	3 851	3 373	3 851	-130 317	-130 317
2024	166 973		3 380	3 899	3 380	3 899	-166 973	-297 289
2025	378 890		3 388	3 929	3 388	3 929	-378 890	-676 179
2026	544 444		4 412	4 610	3 396	4 085	-544 935	-1 221 114
2027	563 938		5 271	4 994	3 404	4 165	-564 976	-1 786 090
2028	926 420		8 265	5 593	3 411	4 314	-929 995	-2 716 085
2029	488 769		11 596	6 712	3 419	4 576	-494 811	-3 210 896
2030			11 633	7 397	3 427	4 756	-5 565	-3 216 461
2031			11 671	7 915	3 435	4 889	-5 209	-3 221 671
2032			11 708	8 311	3 443	4 995	-4 949	-3 226 620
2033			11 745	8 560	3 451	5 068	-4 803	-3 231 423
2034			11 783	8 731	3 458	5 125	-4 718	-3 236 141
2035			11 821	8 860	3 466	5 172	-4 666	-3 240 807
2036			11 859	8 958	3 474	5 210	-4 636	-3 245 444
2037			11 897	9 038	3 482	5 243	-4 619	-3 250 063
2038			164 077	9 111	3 490	5 274	-156 750	-3 406 813
2039			11 973	9 174	3 498	5 302	-4 603	-3 411 416
2040			13 703	9 234	5 197	5 329	-4 600	-3 416 016
2041			12 050	9 289	3 514	5 355	-4 601	-3 420 617
2042			12 088	9 345	3 522	5 379	-4 601	-3 425 217
2043			12 127	9 400	3 530	5 404	-4 600	-3 429 818
2044			12 166	9 452	3 538	5 426	-4 602	-3 434 420
2045			12 205	9 500	3 546	5 448	-4 606	-3 439 026
2046			164 386	9 545	3 555	5 468	-156 755	-3 595 780
2047			12 283	9 586	3 563	5 487	-4 622	-3 600 402
2048			12 323	9 615	3 571	5 503	-4 641	-3 605 043
2049			236 029	9 643	3 579	5 519	-228 325	-3 833 368
2050			12 402	9 672	3 587	5 533	-4 676	-3 838 044
2051			12 442	9 697	3 595	5 546	-4 695	-3 842 739
2052		0	12 482	9 721	3 604	5 557	-4 714	-3 847 453
NPV	2 965 326	0	576 372	178 408	80 595	112 826	-3 395 520	

Tabulka 7.12 – Přehled finančních toků finanční analýzy v tis. Kč, CÚ 2025 - varianta SP, scénář 1

rok	Varianta projektová, scénář 2				Bez projektu		CF	kumul. CF
	IN	ZH	PN infrastruktury	příjmy	PN infrastruktury	příjmy		
2023	130 317		3 373	3 851	3 373	3 851	-130 317	-130 317
2024	166 973		3 380	3 899	3 380	3 899	-166 973	-297 289
2025	385 890		3 388	3 929	3 388	3 929	-385 890	-683 179
2026	573 768		4 521	4 628	3 396	4 085	-574 350	-1 257 529
2027	578 738		5 490	5 031	3 404	4 165	-579 958	-1 837 487
2028	903 920		8 485	5 649	3 411	4 314	-907 659	-2 745 146
2029	460 145		11 596	6 741	3 419	4 576	-466 157	-3 211 303
2030			11 633	7 411	3 427	4 756	-5 551	-3 216 855
2031			11 671	7 925	3 435	4 889	-5 199	-3 222 054
2032			11 708	8 317	3 443	4 995	-4 943	-3 226 997
2033			11 745	8 564	3 451	5 068	-4 799	-3 231 796
2034			11 783	8 734	3 458	5 125	-4 716	-3 236 512
2035			11 821	8 860	3 466	5 172	-4 666	-3 241 179
2036			11 859	8 958	3 474	5 210	-4 636	-3 245 815
2037			11 897	9 038	3 482	5 243	-4 619	-3 250 434
2038			164 077	9 111	3 490	5 274	-156 750	-3 407 184
2039			11 973	9 174	3 498	5 302	-4 603	-3 411 787
2040			13 703	9 234	5 197	5 329	-4 600	-3 416 387
2041			12 050	9 289	3 514	5 355	-4 601	-3 420 988
2042			12 088	9 345	3 522	5 379	-4 601	-3 425 589
2043			12 127	9 400	3 530	5 404	-4 600	-3 430 189
2044			12 166	9 452	3 538	5 426	-4 602	-3 434 791
2045			12 205	9 500	3 546	5 448	-4 606	-3 439 397
2046			164 386	9 545	3 555	5 468	-156 755	-3 596 151
2047			12 283	9 586	3 563	5 487	-4 622	-3 600 773
2048			12 323	9 615	3 571	5 503	-4 641	-3 605 414
2049			236 029	9 643	3 579	5 519	-228 325	-3 833 739
2050			12 402	9 672	3 587	5 533	-4 676	-3 838 415
2051			12 442	9 697	3 595	5 546	-4 695	-3 843 110
2052		0	12 482	9 721	3 604	5 557	-4 714	-3 847 824
NPV	2 967 563	0	576 876	178 567	80 595	112 826	-3 398 103	

Tabulka 7.13 – Přehled finančních toků finanční analýzy v tis. Kč, CÚ 2025 - varianta SP, scénář 2

7.2 Ekonomická analýza

Výstupy ekonomické analýzy jsou shodné jako u analýzy finanční. Rozdílný je však úhel pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují další finanční toky, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti. V ekonomické analýze jsou tedy hodnoceny navíc finanční toky uživatelů vodní dopravy a celospolečenské účinky.

Do ekonomické analýzy vstupují:

- investiční náklady,
- provozní náklady infrastruktury (náklady na údržbu a opravy vodní infrastruktury),
- přínosy osobní a rekreační plavby,
- zůstatková hodnota.

Tržby z výroby a prodeje plavidel nebyly do přínosů zahrnuty, protože realizací projektu nedojde ke zvýšení těchto tržeb a diferenční finanční tok je tak nulový.

Z výše uvedených finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno ekonomické vnitřní výnosové procento (ERR), ekonomická čistá současná hodnota (ENPV) a poměr přínosů a nákladů (poměr B/C) pro projektovou variantu. Při výpočtu čisté současné hodnoty je použita v ekonomické analýze diskontní sazba 3 %.

Ekonomické příjmy a náklady, ze kterých je sestavena ekonomická analýza, jsou uvedeny v tzv. ekonomických cenách, tj. v cenách, které jsou očištěny od daňového zatížení. Koeficient pro přepočítání na ekonomické ceny (konverzní faktor) je převzat z materiálu „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ (MD ČR, 2017), aktualizace 08/2023.

Ve výpočtech se v projektových variantách neuvažuje se změnou přepravních výkonů nákladní dopravy ve smyslu převedení dopravy ze silnice resp. železnice na vodu, předpokládá se však vznik pozitivního efektu vztahujícího se k osobní a rekreační plavbě díky rozvoji možností využití přístavu tímto segmentem.

V následujících kapitolách jsou stanoveny hodnoty jednotlivých finančních toků, které jsou použity pro sestavení ekonomické analýzy.

7.2.1 Investiční náklady

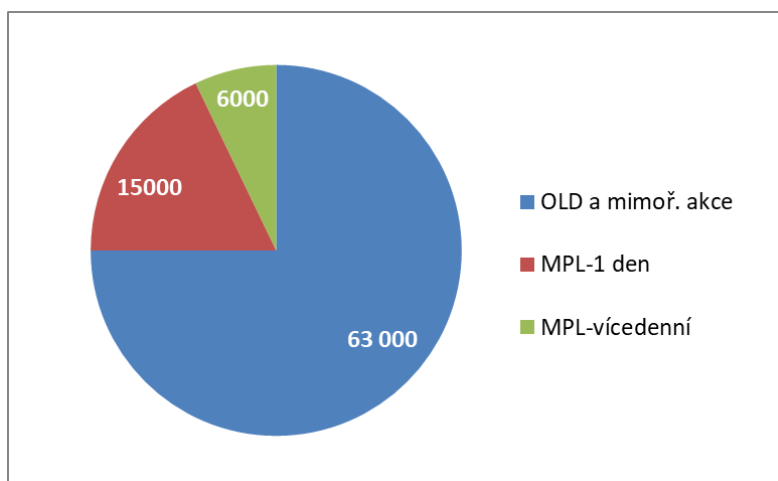
Celkové investiční náklady bez započtení rezervy jsou vyčísleny v kapitole 7.1.1 - Investiční náklady a harmonogram výstavby. Do ekonomické analýzy však vstupují v tzv. ekonomických cenách, tj. v cenách, které jsou očištěny od daňového zatížení pomocí konverzního faktoru.

7.2.2 Provozní náklady infrastruktury

V této části jsou sledovány provozní náklady vodní dopravy (u jiných nedojde ke změně). Stejně jako v případě investičních nákladů, jsou i tyto podrobněji popsány již v rámci finanční analýzy (kapitola 7.1.2 - Provozní náklady vodní infrastruktury) a do ekonomické analýzy budou převzaty v tzv. ekonomických cenách.

7.2.3 Přínosy osobní a rekreační plavby

Pro stanovení přínosů z rekreační plavby byly využity statistiky počtu lodí a návštěvnosti Baťova kanálu v letech 2016 - 2024. V roce 2024 Baťův kanál navštívilo přibližně 84 000 návštěvníků, kteří se plavili po vodní cestě. Z tohoto počtu připadla největší část na jednodenní výlety s plavbou na větších osobních lodích – pravidelné linkové či vyhlídkové plavby, ale také mimořádné akce s vysokou návštěvností. Takovýchto návštěvníků bylo téměř 63 000. Návštěvníků plavících se na malých plavidlech pak bylo přibližně 21 000, z čehož na jednodenní plavby připadlo cca 15 000 návštěvníků a na vícedenní plavby na kajutových lodích připadlo cca 6 000 návštěvníků. Pro přehlednost tuto strukturu návštěvnosti vyjadřuje následující graf.



Obrázek 7.1 – Přibližná struktura a počty návštěvníků Baťova kanálu v roce 2024

Skupinu vícedenních návštěvníků na malých plavidlech lze dále rozdělit skupinu, která stráví na Baťově kanále 3 - 4 dny a druhou skupinu, která na baťově kanále stráví celý týden. Návštěvníci z první skupiny si půjčují plavidlo na prodloužený víkend či tzv. „malý týden“ a ročně jich takovouto plavbu využije okolo 3 700. Návštěvníků z druhé skupiny, kteří navštíví Baťův kanál na celý týden (jedná se o 6 dní plavby), ročně zavítá okolo 2 300.

Na základě výše popsaných skupin plavících se návštěvníků byly vyčísleny celkové přínosy z turistického ruchu vyjádřené v osobodnách/rok. Za rok 2024 se jedná celkem o 101 122 osobodn/rok.

Na základě prognózy plavby (viz kap. 5) a realizovaných opatření byl následně vypočten celkový očekávaný přínos z rekreační plavby vztahený k roku 2035. Podíly jednotlivých typů plaveb (malá plavidla/os. lodě) a jejich délka (jednodenní/vícedenní plavby), byly uvažovány v téměř stejném rozdělení, jako je tomu u návštěvnické struktury v roce 2024 (viz předchozí graf). Jedinou změnou oproti údajům, jak je znázorňuje Tabulka 4.15, je uvažovaný vyšší počet plaveb malých plavidel za sezonu v případě krátkodobých výpůjček v turisticky velmi atraktivních lokalitách Hodonín, St. Město/Uh. Hradiště a Kroměříž. V těchto lokalitách lze totiž předpokládat vyšší poptávku zejména po krátkodobých výpůjčkách malých plavidel. Takové výpůjčky mohou trvat jen po dobu několika hodin a je tak reálné, že se plavidlo během jednoho dne půjčí i vícekrát. Z tohoto důvodu byl v případě těchto tří lokalit uvažován počet plaveb za sezonu vyšší, a to 70 plaveb/rok na jedno stání (oproti běžným 55 plavbám/rok).

Struktura návštěvníků z hlediska zemí původu se na základě zjištěných informací pohybuje okolo 90 % tuzemců a 10 % cizinců, převážně návštěvníků ze Slovenska.

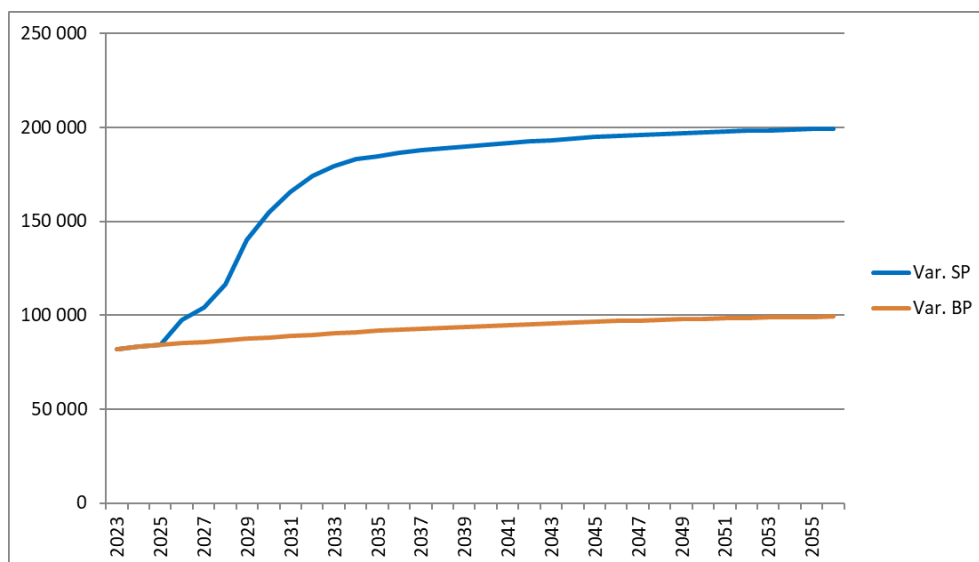
Skupina návštěvníků na malých plavidlech je pak na základě zjištěných informací rozdělena na návštěvníky s vypůjčenými plavidly (zhruba 90 %) a návštěvníky na vlastních plavidlech (10 %).

V následující tabulce jsou vyjádřeny výchozí a pro každou variantu zvlášť i výhledové počty návštěvníků Baťova kanálu a jejich celková délka pobytu vyjádřená v os.dnech/rok. Výhledové ukazatele jsou vztaheny k roku 2035, výchozí stav pak odpovídá roku 2024.

rok	2024	2035	
varianta	stav	Var. SP	Var. BP
návštěvníků BK	84 000	184 568	92 345
celk. pobyt (os.dní/rok)	101 122	226 050	110 712

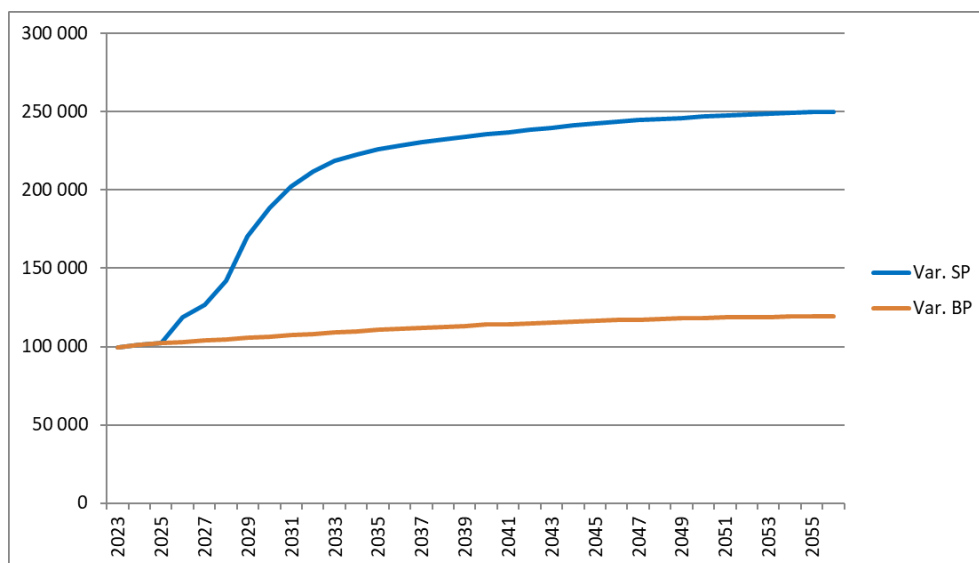
Tabulka 7.14 – Počty návštěvníků a délka jejich pobytu

Předpokládaný vývoj počtu návštěvníků v čase je znázorněn na následujícím grafu, dynamika nárůstu v jednotlivých variantách je ovlivněna především postupnou realizací předpokládaných opatření (nové PK, přístavy,...)



Obrázek 7.2 – Vývoj počtu návštěvníků BK v jednotlivých variantách

Obdobný graf vyjadřuje vývoj v čase také předpokládanou délku pobytu návštěvníků.



Obrázek 7.3 – Vývoj délky pobytu návštěvníků BK v jednotlivých variantách (os.dní/rok)

V grafu var. SP nejsou rozlišeny scénáře 1 a 2, protože rozdíly mezi nimi jsou minimální a pod rozlišovací schopnost grafu. Ve scénáři 2 dochází k vyššímu nárůstu počtu návštěvníků a délce jejich pobytu v letech 2026 – 2035, řádově se jedná o stovky návštěvníků za rok. K největším rozdílům mezi scénáři dochází v letech 2027 (cca 1300 návštěvníků) a 2028 (cca 1700 návštěvníků), poté se zase rozdíly mezi scénáři snižují až kolem roku 2035 splynou do jednoho.

Je nutné upozornit, že Baťův kanál kromě výše popsaných kategorií plavících se návštěvníků přitahuje i další skupiny turistů, například cyklistů, kterých ročně projede kolem Baťova kanálu okolo 250 000. Další návštěvníci pak využívají řadu navazujících služeb, např. půjčovny lodiček, restaurace či jiná občerstvovací zařízení, které jsou provozovány v blízkosti vodní cesty, a bez které by v těchto místech zřejmě vůbec nevznikly. Tyto skupiny návštěvníků však nemají přímou vazbu na splavnost či vybavenost vodní cesty a lze tak předpokládat, že jejich výskyt bude ve všech variantách velmi podobný. Z tohoto důvodu není s těmito skupinami v ekonomickém hodnocení uvažováno. Faktem však zůstává, že svou aktivitou výrazně navýšují ekonomický přínos z vodní cesty.

Na základě prognózy navýšení počtu turistů a prodloužení jejich délky pobytu v území ekonomického dopadu projektu byly vyčísleny přínosy osobní plavby, které byly dále zahrnuty do výpočtu ekonomické analýzy.

Vyprodukovaná přidaná hodnota segmentu trhu byla kalkulována na základě statistických dat přidané hodnoty z útrat turistů ČSÚ ve výši 40,3 – 42,0% z útrat turistů (během jednotlivých let hodnotícího období) vyvolaných v návaznosti na realizaci projektu. Podíl byl převzat z hodnot vypočtených a prezentovaných v příloze č. 5 materiálu „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“ (MD ČR, 2017), aktualizace 08/2023.

Ekonomické efekty mezispotřeby byly kalkulovány jako multiplikační efekty iniciačních výdajů podnikatelů. Jde o výdaje podnikatelů, které směřují do jiných oborů v ekonomice, jako jsou finanční, marketingový a zábavný průmysl, služby a další. Tento efekt je ve zjednodušené formě vyjádřen dle statistických dat skladby výdajů podnikatelů v oboru. Na základě statistických údajů ČSÚ byl v Rezortní metodice ekonomický efekt mezispotřeby kalkulován ve výši 9,37 – 9,48% (v závislosti na konkrétním roce hodnocení) z útrat turistů vyvolaných v návaznosti na realizaci projektu.

Na základě prognózovaného navýšení počtu návštěvníků vlivem realizace záměru, předpokladu délky pobytu v území ekonomického dopadu investice (zlínský a jihomoravský kraj) a předpokládaných denních výdajů uvažovaných v souladu s rozbohem statistických dat o turistickém ruchu dle ČSÚ v CÚ 2025 ve výši:

- tuzemští návštěvníci **1 961 Kč/den,**
- cizinci **4 485 Kč/den**

bylo metodou cestovních nákladů vypočteno navýšení útrat v cestovním ruchu. Z navýšených útrat byly poté dle Rezortní metodiky vypočteny přínosy náležící posuzovanému záměru (přidaná hodnota segmentu trhu, efekt mezispotřeby).

Růst výdajů návštěvníků bude v čase způsoben nejen jejich větším počtem a délkou pobytu, ale také tím, že v čase útraty návštěvníků na služby cestovního ruchu rostou, například v důsledku růstu (reálných) mezd. V souladu s doporučením Rezortní metodiky je průměrný meziroční růst výdajů návštěvníků uvažován 3,5 % po celou dobu hodnocení.

Souhrnné hodnoty jednotlivých přínosů jsou přehledně shrnuty v následující tabulce.

Rok	Varianta Bez projektu			Varianta SP, scénář 1			Varianta SP, scénář 2		
	přid. hodnota segmentu trhu	efekt mezispotřebě	CELKEM	přid. hodnota segmentu trhu	efekt mezispotřebě	CELKEM	přid. hodnota segmentu trhu	efekt mezispotřebě	CELKEM
2023	88 707	20 630	109 337	88 707	20 630	109 337	88 707	20 630	109 337
2024	91 033	21 119	112 152	93 556	21 704	115 260	93 556	21 704	115 260
2025	92 739	21 484	114 223	97 930	22 687	120 617	97 930	22 687	120 617
2026	94 494	21 860	116 355	118 003	27 298	145 301	118 750	27 471	146 221
2027	96 267	22 215	118 482	131 192	30 275	161 467	132 690	30 621	163 311
2028	98 092	22 605	120 697	152 451	35 132	187 583	154 522	35 609	190 131
2029	99 973	23 007	122 980	189 808	43 681	233 489	190 569	43 856	234 425
2030	101 911	23 396	125 307	217 825	50 006	267 830	218 225	50 097	268 322
2031	103 846	23 807	127 652	241 818	55 438	297 256	242 132	55 509	297 641
2032	105 840	24 205	130 045	263 436	60 247	323 682	263 636	60 293	323 928
2033	107 896	24 642	132 537	281 517	64 294	345 812	281 616	64 317	345 933
2034	110 017	25 092	135 109	297 918	67 947	365 865	297 964	67 958	365 921
2035	112 190	25 526	137 716	313 649	71 363	385 012	313 649	71 363	385 012
2036	114 263	25 963	140 226	328 989	74 752	403 741	328 989	74 752	403 741
2037	116 394	26 411	142 805	344 394	78 148	422 542	344 394	78 148	422 542
2038	118 538	26 827	145 365	360 248	81 530	441 778	360 248	81 530	441 778
2039	120 713	27 283	147 996	376 365	85 064	461 428	376 365	85 064	461 428
2040	122 950	27 751	150 701	393 005	88 707	481 712	393 005	88 707	481 712
2041	124 873	28 186	153 059	409 201	92 362	501 563	409 201	92 362	501 563
2042	126 851	28 632	155 483	426 064	96 169	522 233	426 064	96 169	522 233
2043	128 883	29 091	157 974	443 578	100 122	543 700	443 578	100 122	543 700
2044	130 974	29 563	160 537	461 628	104 196	565 824	461 628	104 196	565 824
2045	133 041	30 029	163 071	480 222	108 393	588 615	480 222	108 393	588 615
2046	135 173	30 511	165 684	499 366	112 714	612 080	499 366	112 714	612 080
2047	137 372	31 007	168 379	519 066	117 161	636 227	519 066	117 161	636 227
2048	139 553	31 499	171 052	538 845	121 625	660 470	538 845	121 625	660 470
2049	141 792	32 004	173 797	559 378	126 260	685 637	559 378	126 260	685 637
2050	144 092	32 524	176 616	580 693	131 071	711 764	580 693	131 071	711 764
2051	146 456	33 057	179 513	602 520	135 997	738 517	602 520	135 997	738 517
2052	148 769	33 579	182 349	625 167	141 109	766 276	625 167	141 109	766 276
CELKEM	3 533 692	803 505	4 337 197	10 436 538	2 366 080	12 802 618	10 442 674	2 367 493	12 810 167

Tabulka 7.15 – Přínosy osobní a rekreační plavby v tis. Kč, CÚ 2025, scénář 1 a 2

Kromě vyčíslení celkových agregovaných přínosů byly stanoveny ještě **přínosy připadající** souhrnně za celé hodnotící období na jednotlivé **dílní záměry (projekty)** přístavišť, přístavů a plavebních komor. Množství osobodní malých plavidel (MPL) i osobních lodí (OLD) a z toho vyplývající podíl osobodní cizinců a tuzemských návštěvníků společně s výsledným ekonomickým přínosem je shrnut v následující tabulce. Výpočet je proveden pouze pro scénář 1. obdobně s nevýznamným rozdílem by vypadalo rozdělení i pro scénář 2.

záměr (projekt)	prům. os.dní/rok					tis. Kč/HO
	MPL	OLD	CELKEM	tuzemci	cizinci	PŘÍNOS
Hodonín-přístav	8 849	2 512	11 361	10 225	1 136	426 387
Hodonín-nové přístaviště	340	8 792	9 132	8 219	913	342 717
Hodonín-stáv. přístaviště	425	1 256	1 681	1 513	168	63 097
Rohatec	1 937	1 256	3 193	2 874	319	119 827
Rohatec-kolonie	389	1 256	1 645	1 480	164	61 731
Skalica (SK)	4 401	3 768	8 169	7 352	817	306 568
Výklopník (Sudoměřice)	1 833	3 768	5 601	5 041	560	210 195
Přístaviště Petrov	187	3 768	3 955	3 560	396	148 442
Přístav Petrov	4 194	3 768	7 962	7 166	796	298 809
Strážnice	7 136	18 839	25 975	23 378	2 598	974 860
Vnorovy	1 764	5 024	6 788	6 109	679	254 744
Zarazice	882	5 024	5 906	5 315	591	221 643
Veselí n. Moravou-přístav	12 619	11 303	23 922	21 530	2 392	897 818
Uherský Ostroh	4 480	3 768	8 248	7 423	825	309 537
Kostelany n. Moravou	3 058	2 512	5 570	5 013	557	209 054
Kunovský les	2 135	2 512	4 647	4 182	465	174 411
přístav Slovácko	8 194	5 024	13 218	11 896	1 322	496 073
Uherské Hradiště	2 072	7 536	9 608	8 647	961	360 591
Babice	1 819	2 512	4 331	3 898	433	162 536
Spytihněv	1 304	2 512	3 815	3 434	382	143 192
Napajedla-Pahrbek přístaviště	269	3 768	4 036	3 633	404	151 490
Napajedla-Pahrbek přístav	5 817	3 768	9 585	8 626	958	359 719
Napajedla-centrum	482	5 024	5 506	4 956	551	206 649
Otrokovice	1 650	2 512	4 162	3 746	416	156 207
Bělov	809	2 512	3 321	2 989	332	124 633
Kvasice	2 182	6 280	8 462	7 616	846	317 575
Kroměříž přístav	7 175	2 512	9 687	8 718	969	363 558
Kroměříž přístaviště	1 005	15 071	16 077	14 469	1 608	603 358
CELKEM	87 410	138 152	225 562	203 006	22 556	8 465 422

Tabulka 7.16 – Přínosy os. a rekreační plavby dle dílčích záměrů za celé hodnocení v tis. Kč, CÚ 2025, scénář 1

Do ekonomického hodnocení nebyly zahrnuty přínosy ze stavby a prodeje plavidel pro osobní a rekreační plavbu, který představuje přidanou hodnotu prodeje plavidel v ČR. Přidaná hodnota prodeje nových i použitých plavidel se zahrnuje ve výši marže obchodníka. V rámci hodnoceného projektu nebyl tento přínos zohledněn z důvodu minimálního vlivu infrastrukturních opatření na potřebu nákupu nebo výroby nových plavidel. V oblasti Baťova kanálu je již potřeba v této oblasti z velké části naplněna a případný další nárůst počtu plavidel v souvislosti s rozvojem plavby lze považovat za zanedbatelný.

Kromě výše popsaných přínosů jsou v důsledku realizace investic dosaženy i některé další obtížně monetizovatelné přínosy. Jedná se například o přínosy realizace ochranných povodňových stání, zajištění služeb a zázemí servisních center, vybudování sjezdů do vody a dalších.

7.2.4 Zůstatková hodnota v ekonomické analýze

Zůstatková hodnota (ZH) investice v ekonomické analýze se liší od hodnoty vypočtené ve finanční analýze. Rozdíl je v zahrnutí peněžních toků z přínosů generovaných v rámci celospolečenských efektů (diferenční tok ekonomických

přínosů v ekonomické analýze) a nákladových peněžních toků z finanční analýzy přenásobených konverzním faktorem (převedených na ekonomické ceny) a rozšířených o provozní náklady vlaků.

Zůstatková hodnota byla na základě výše uvedeného stanovena na **11 790 861** tis. Kč v CÚ 2025 pro oba sledované scénáře.

7.2.5 Výsledky ekonomické analýzy

Všechny výše uvedené finanční toky byly použity při sestavení ekonomické analýzy. Při výpočtu byla použita diskontní sazba 3 %. Z těchto finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno ekonomické vnitřní výnosové procento (ERR), ekonomická čistá současná hodnota (ENPV) a poměr přínosů a nákladů (poměr B/C).

Ekonomické příjmy a náklady, ze kterých je sestavena ekonomická analýza, jsou uvedeny v tzv. ekonomických cenách, tj. v účetních cenách, které byly získány transformací tržních cen použitých ve finanční analýze. V následujících tabulkách jsou uvedeny výsledky zpracované ekonomické analýzy a jednotlivé finanční toky ekonomické analýzy.

ukazatel	Varianta SP, scénář 1	Varianta SP, scénář 2
ERR [%]	11,17	11,16
ENPV [tis. Kč]	7 064 205	7 067 634
B/C	3,940	3,938

Tabulka 7.17 – Přehled výsledků ekonomické analýzy

rok	IN	ZH	úspora PN infrastruktura	Přidaná hodnota a efekt mezispotřeby	CF	kumul. CF
2023	109 596		0		-109 596	-109 596
2024	140 424		0	3 108	-137 316	-246 912
2025	318 646		0	6 394	-312 252	-559 165
2026	457 877		-762	28 947	-429 693	-988 857
2027	474 272		-1 401	42 985	-432 688	-1 421 545
2028	779 119		-3 640	66 886	-715 874	-2 137 419
2029	411 055		-6 133	110 509	-306 678	-2 444 098
2030			-6 155	142 523	136 368	-2 307 729
2031			-6 177	169 603	163 427	-2 144 303
2032			-6 199	193 638	187 439	-1 956 864
2033			-6 221	213 274	207 053	-1 749 811
2034			-6 243	230 756	224 513	-1 525 298
2035			-6 266	247 297	241 031	-1 284 268
2036			-6 288	263 515	257 227	-1 027 040
2037			-6 311	279 737	273 426	-753 615
2038			-135 958	296 412	160 454	-593 161
2039			-6 356	313 432	307 076	-286 085
2040			-6 379	331 011	324 632	38 547
2041			-6 402	348 504	342 103	380 650
2042			-6 425	366 750	360 326	740 976
2043			-6 448	385 726	379 278	1 120 254
2044			-6 471	405 288	398 817	1 519 071
2045			-6 494	425 544	419 051	1 938 121
2046			-136 142	446 396	310 254	2 248 375
2047			-6 541	467 848	461 307	2 709 682
2048			-6 564	489 418	482 855	3 192 537
2049			-197 151	511 841	314 690	3 507 227
2050			-6 611	535 147	528 536	4 035 763
2051			-6 635	559 004	552 369	4 588 132
2052		11 802 024	-6 659	583 927	12 368 130	16 956 262
NPV	2 403 019	5 008 146	-335 241	4 799 056	7 064 205	

Tabulka 7.18 – Přehled finančních toků ekonomické analýzy v tis. Kč, CÚ 2025 - Varianta SP, scénář 1

rok	IN	ZH	úspora PN infrastruktura	Přidaná hodnota a efekt mezispotřeby	CF	kumul. CF
2023	109 596		0		-109 596	-109 596
2024	140 424		0	3 108	-137 316	-246 912
2025	324 533		0	6 394	-318 139	-565 052
2026	482 539		-844	29 866	-453 516	-1 018 568
2027	486 719		-1 565	44 829	-443 454	-1 462 022
2028	760 197		-3 805	69 434	-694 568	-2 156 591
2029	386 982		-6 133	111 445	-281 669	-2 438 260
2030			-6 155	143 015	136 860	-2 301 400
2031			-6 177	169 988	163 812	-2 137 588
2032			-6 199	193 884	187 685	-1 949 903
2033			-6 221	213 395	207 174	-1 742 729
2034			-6 243	230 813	224 569	-1 518 160
2035			-6 266	247 297	241 031	-1 277 130
2036			-6 288	263 515	257 227	-1 019 903
2037			-6 311	279 737	273 426	-746 477
2038			-135 958	296 412	160 454	-586 023
2039			-6 356	313 432	307 076	-278 947
2040			-6 379	331 011	324 632	45 685
2041			-6 402	348 504	342 103	387 788
2042			-6 425	366 750	360 326	748 114
2043			-6 448	385 726	379 278	1 127 392
2044			-6 471	405 288	398 817	1 526 209
2045			-6 494	425 544	419 051	1 945 259
2046			-136 142	446 396	310 254	2 255 513
2047			-6 541	467 848	461 307	2 716 820
2048			-6 564	489 418	482 855	3 199 675
2049			-197 151	511 841	314 690	3 514 364
2050			-6 611	535 147	528 536	4 042 901
2051			-6 635	559 004	552 369	4 595 270
2052		11 802 024	-6 659	583 927	12 368 130	16 963 400
NPV	2 405 712	5 008 146	-335 604	4 805 542	7 067 634	

Tabulka 7.19 – Přehled finančních toků ekonomické analýzy v tis. Kč, CÚ 2025 - Varianta SP, scénář 2

7.3 Analýza citlivosti a rizik

Analýza citlivosti a rizik se zaměřuje na prozkoumání variability výsledků ekonomického hodnocení, v porovnání s nejlepším dříve učiněným odhadem a rizik změn tohoto odhadu. Jsou určeny a dále zkoumány kritické proměnné a jejich vliv na celkový výsledek hodnocení.

7.3.1 Elasticita

Výše výsledných ekonomických ukazatelů je dána hodnotou jednotlivých finančních toků vstupujících do výpočtu efektivity. Hodnoty finančních toků jsou určovány výší nezávislých proměnných. Pomocí podrobného prozkoumání jejich elasticity jsou následně určeny proměnné, jejichž výše (resp. změna) nejvíce ovlivňuje hodnotu výsledných ukazatelů. Jsou to tzv. „kritické nezávislé proměnné“ (v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017, aktualizace 08/2023). Elasticita je poměr mezi procentní změnou výsledného ukazatele (NPV) a procentní změnou příslušné nezávislé proměnné od nejlepšího odhadu.

Jako kritické byly označeny proměnné, které splňují dvě podmínky:

- jejich elasticita je větší než 1,
- jejich vliv na změnu výsledných ukazatelů je výrazně vyšší než u ostatních sledovaných veličin (elasticita je násobně vyšší).

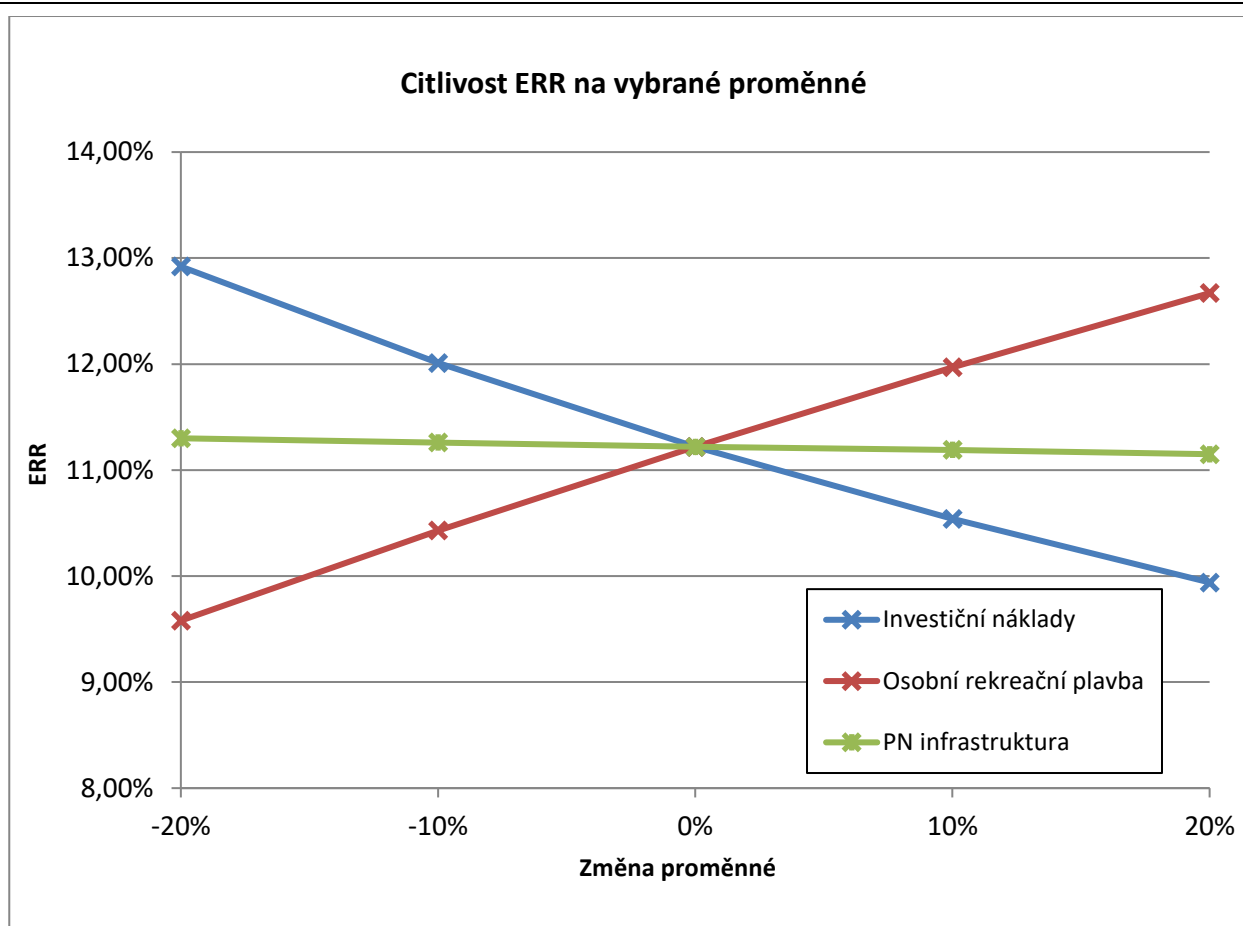
Změnou takto zjištěných proměnných je možné nejvíce ovlivnit ekonomické výsledky celého projektu, a to jak negativně, tak pozitivně. Průzkum elasticity byl pro finanční i ekonomickou analýzu proveden pro tyto nezávislé proměnné:

- projektové investiční náklady (IN),
- úspora provozních nákladů na infrastrukturu (PN infrastruktury),
- prognózovaná výše přínosů osobní a rekreační plavby (Přínosy OS).

proměnná	V1, sc. 1	V1, sc. 2
IN	0,34	0,34
PN infrastruktury	0,08	0,08
Přínosy OS	1,42	1,42

Tabulka 7.20 – Elasticita proměnných - ekonomická analýza

Jako kritické proměnné v souladu s výše uvedeným byly v obou scénářích stanoveny přínosy osobní a rekreační plavby. Kromě toho je nad rámec definice kritických proměnných zkoumán ještě vliv investičních nákladů. Citlivostní analýza zkoumá změnu výsledných proměnných při předem definovaných hodnotách kritických proměnných. Výsledky citlivostní analýzy jsou pro oba scénáře shrnuty v následujícím grafu.



Obrázek 7.4 – Graf závislosti ERR na změnách kritických proměnných – scénář 1 a 2

7.3.2 Přepínací hodnota

Pro vybrané významné kritické proměnné v ekonomické analýze byly určeny tzv. přepínací hodnoty. Je to hodnota změny kritické proměnné, při které jsou ekonomické ukazatele na hranici efektivity - vnitřní výnosové procento 3 % (výše diskontní sazby) a čistá současná hodnota stavby je nulová. Hodnota je vyjádřena mezní procentuální změnou kritické proměnné. Přepínací hodnota byla stanovena pro ekonomickou analýzu a proměnnou „investiční náklady“ a „přínosy osobní a rekreační plavby“.

V návaznosti na vydání dokumentu „Pravidla přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury“ (účinnost od 08/2024), ve kterém je zakotven požadavek na minimální výši vnitřního výnosového procenta ERR = 5% jako podmínky pro schválení projektů dopravní infrastruktury na CK MD, byla v rámci tohoto hodnocení, vypočtena i přepínací hodnota pro investiční náklady při hraniční hodnotě ERR = 5 %, která je rovněž uvedena v tabulce níže.

proměnná	Scénář 1	Scénář 2
IN	> 100,00 %	> 100,00 %
Přínosy OS	- 70,53 %	- 70,52 %
Přínosy OS (při ERR = 5%)	- 59,48 %	- 59,45 %

Tabulka 7.21 – Přepínací hodnota kritických proměnných (ekonomická analýza)

Z analýzy přepínací hodnoty vyplývá, že základní výsledky obou projektových scénářů nabývají takových kladných hodnot, že ztráta ekonomické efektivity projektu změnou některé vstupní kritické veličiny je u všech variant velmi málo pravděpodobná. Velikost změn jednotlivých vstupních veličin, které jsou nutné pro ztrátu efektivity, je taková, že pravděpodobnost jejich dosažení je zanedbatelná (např. v případě investičních nákladů by muselo dojít k nárůstu o více než 100%) a mohla by být způsobena jen kombinací závažných chyb při zpracování projektu a dalších extrémně nepříznivých okolností.

I přesto je vhodné v průběhu případné další přípravy a realizace projektu ať už v jakékoliv variantě, sledovat především veličinu investičních nákladů, protože riziko jejich navýšení je vždy nezanedbatelné a jejich výše je podstatná i z hlediska dostupnosti finančních zdrojů.

7.4 Shrnutí ekonomického hodnocení

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ (MD ČR, 2017), aktualizace 08/2023.

Ve finanční analýze jsou výpočty založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele dopravní infrastruktury v době hodnocení projektu.

Výstupy ekonomické analýzy jsou shodné jako u analýzy finanční. Rozdílný je však úhel pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují další finanční toky, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti. V ekonomické analýze jsou tedy hodnoceny navíc finanční toky uživatelů dopravy a celospolečenské účinky. Z diferenčních finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno vnitřní výnosové procento (FRR/ERR), čistá současná hodnota (FNPV/ENPV) a poměr přínosů a nákladů (B/C Ratio).

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy.

ukazatel	Scénář 1	Scénář 2
Finanční analýza		
FRR [%]	nelze nalézt	nelze nalézt
FNPV [tis. Kč]	- 3 395 520	- 3 398 103
Ekonomická analýza		
ERR [%]	11,17	11,16
ENPV [tis. Kč]	7 064 205	7 067 634
B/C Ratio	3,940	3,938

Tabulka 7.22 – Přehled výsledků ekonomického hodnocení

Z pohledu finanční analýzy jsou hodnoty FRR a FNPV pod hranicí ekonomické efektivity. Je to logické, vzhledem k zaměření projektu na modernizaci infrastruktury, která z hlediska investora obvykle nepřináší podstatné finanční efekty.

Z hlediska ekonomické analýzy (celospolečenské prospěšnosti) vykazují oba hodnocené projektové scénáře ekonomickou efektivitou. Výsledky jsou navíc velmi vysoko nad hranicí efektivity, jak je zřejmé nejen z vysokých kladných hodnot ENPV, ale i z výsledků analýzy citlivosti a přepínacích hodnot.

Hlavním důvodem pozitivních ekonomických výsledků projektové varianty je dostatek poměrně vysokých vyčíslitelných přínosů, především v oblasti rozvoje rekreační osobní plavby. Nejpodstatnějším přínosem ve všech variantách je právě přínos z rozvoje osobní a rekreační plavby. Další velmi významný přínos tvoří zůstatková hodnota investice na konci hodnotícího období, která je díky poměrně dlouhé životnosti investice a velkým celospolečenským přínosům značná a tvoří přibližně polovinu přínosů.

V citlivostní analýze byly zkoumány vlivy možných změn jednotlivých vstupů (hlavně investičních nákladů a očekávaných přínosů plynoucích z přepravních proudů v osobní dopravě).

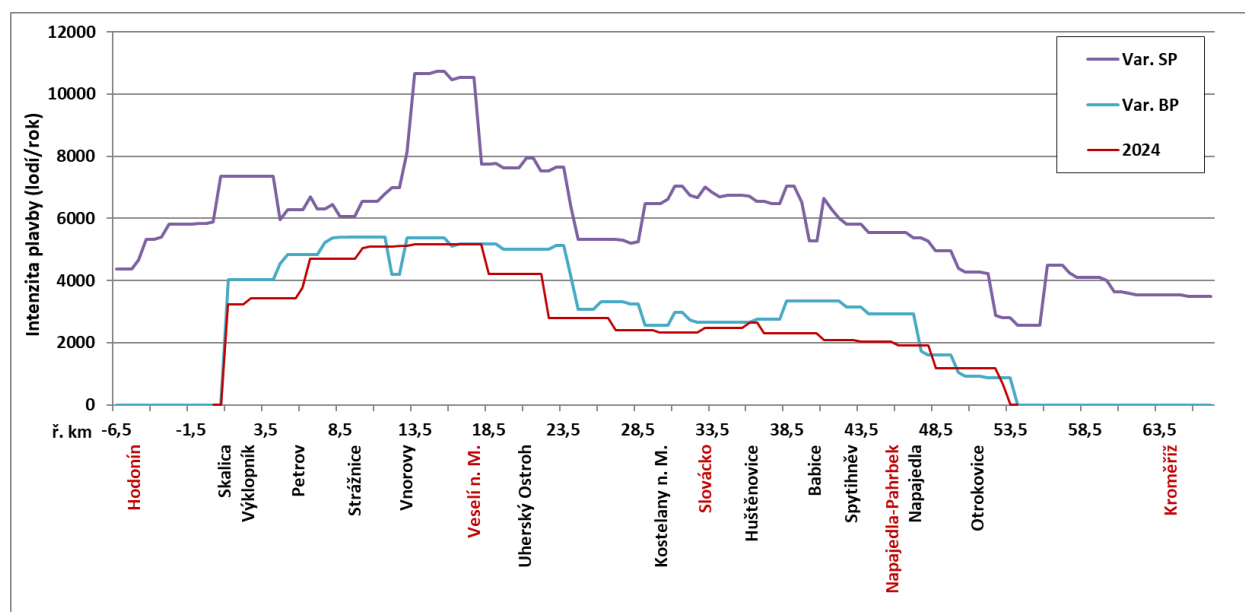
Na základě všech provedených výpočtů a závěrečného prověření citlivosti je obecně možné z hlediska parametrů ekonomické efektivity doporučit hodnocený projekt k dalšímu pokračování přípravy a realizace v podobě popsané v rámci tohoto hodnocení v kterékoliv z hodnocených scénářů (rozdíl mezi nimi je zanedbatelný). Ve srovnání s původní (aktualizovanou) verzí hodnocení jsou nově vypočtené výsledky významně lepší.

8 ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Zpracovaná marketingová analýza zmapovala stávající stav rekreační plavby na Baťově kanále a zhodnotila další možnosti a potenciál jejího rozvoje do budoucna. Zvláštní důraz byl v analýze věnován přístavům a přístavištím, cílem navržených opatření bylo, aby na Baťově kanále byly potřebnou infrastruktúrou přístavů a přístavišť vybaveny všechny lokality s dostatečným (turistickým) potenciálem a byla tak na této vodní cestě zkompletována základní síť přístavní infrastruktúry pro rekreační plavbu. Při návrhu nových přístavů s kapacitami pro dlouhodobé kotvení byly vzaty v úvahu kapacitní možnosti vodní cesty (zejména propustnost PK), cílem návrhu bylo také zrovnoměření intenzity plavby na jižní i severní části vodní cesty, která je v současnosti velmi nevyrovnaná. Nové kapacitní přístavy jsou již připravovány v lokalitách Hodonín, Slovácko (Uherské Hradiště/St. Město), Napajedla-Pahrbeek a Kroměříž. Nová přístaviště by měla vzniknout ve Vnorovech, Kvasicích, Zarazicích a v Kroměříži. U několika dalších přístavišť je navrženo nebo již připravováno jejich zkapacitnění a modernizace. Zvláštním projektem je pak připravovaný Plavební okruh Veselí n. Mor. – Vnorovy s unikátním lodním zdvihadlem a rozšířením přístavu ve Veselí nad Moravou.

Na základě analýzy stávajícího stavu a nově navržených opatření byla vypracována prognóza dalšího rozvoje rekreační plavby, která bude jedním z podkladů pro následné ekonomické hodnocení. Prognóza rozvoje rekreační plavby byla zpracována pro var. S projektem, která předpokládá postupný rozvoj vodní cesty (prodloužení do Hodonína a Kroměříže) a jejího vybavení přístavy a přístavišti. Také tato var. počítá s realizací Plavebního okruhu Veselí n. Mor. – Vnorovy (POVV). Naopak var. BP předpokládá zachování vodní cesty a její vybavenosti přístavy a přístavišti ve stávajících parametrech roku 2024.

Výsledky prognózy plavby v obou variantách jsou znázorněny na následujícím obrázku, pro srovnání je uvedena také intenzita k roku 2024. Ve var. SP je zahrnut efekt POVV, na úseku Vnorovy – Veselí n. Mor. je uvedená intenzita za obě paralelní vodní cesty dohromady.



Obrázek 8.1 – Srovnání intenzit plavby ve var. SP a BP

Na základě počtu lodí a délky vodní cesty je možné vyčíslit celkový roční výkon rekreační plavby, který je vyjádřen v jednotkách loď.km/rok. Výkon rekreační plavby je nejvíce ovlivněn zřízením míst pro dlouhodobé kotvení (přístavy) a také realizací POVV. Výkon plavby ve Var. SP tak dosahuje 440 tis. loď.km/rok, což je více než dvouapůlnásobek současného stavu (162 tis. loď.km/rok). Var. BP dosahuje výkonu plavby necelých 200 tis. loď.km/rok.

Kromě problematiky přístavů a přístavišť marketingová analýza identifikovala také další nedostatky a úzká místa stávajícího či výhledového stavu a navrhla některé možnosti jejich odstranění. Realizací Plavebního okruhu Veselí n. Mor. – Vnorovy dojde k zásadnímu nárůstu plaveb nejen na tomto úseku, kde budou k dispozici 2 paralelní vodní cesty, ale výrazně bude navýšen i počet plaveb na navazujících, již dnes velmi využívaných úsecích. Problematická se tak může ukázat propustnost některých PK, zejména těch s dlouhými proplavovacími časy (PK Petrov a Vnorovy I). K řešení problémů s jejich kapacitou by jednoznačně přispělo alespoň částečné rozmělnění poptávky, která je dnes v hlavní sezoně koncentrována do 6 dnů v týdnu (úterý až neděle) a časů 9:30 až 18:00, kdy jsou obsluhovány PK. Touto problematikou se zabýval materiál s názvem *Analýza dopadu prodloužení komorovací sezony - Baťův kanál (Kreia; 2023)*, ve které je na základě zpracovaných analýz představen a vyhodnocen návrh prodloužení komorovací sezony Baťova kanálu. Bylo zde navrhováno a vyhodnoceno navýšení počtu komorovacích dnů o úterý až čtvrtek v mimo hlavní sezonu (květen a září) a navýšení počtu komorovacích hodin na období od 9:00 do 20:00 v období od začátku června do poloviny srpna. Za úvahu by také stálo umožnění proplavování i v pondělí alespoň v nejvytíženějších měsících červenci a srpnu.

Nízké propustnosti PK v jižní části BK již pomáhá realizovaná modernizace rejd, resp. čekacích stání, která urychlí zaplouvání plavidel do PK což ve výsledku zkracuje délku proplavovacího cyklu a umožňuje tak vyšší počet proplavení během provozní doby PK. Dále Povodí Moravy aktuálně připravuje projekt „Baťův kanál, optimalizace prázdnění PK Vnorovy I“ jehož cílem je maximální využití vody odebírané do jižního kanálového úseku Baťova kanálu z řeky Moravy ve zdrži jezu Veselí nad Moravou. Dosud byl při proplavení celý objem plavební komory Vnorovy I vypouštěn zpět do řeky Moravy, nově bude větší část vody z PK Vnorovy I přepouštěna a využita v navazující části Baťova kanálu.

Pokud by takový návrh narazil na problém nedostatku vody, který hrozí především na kanálových úsecích, pak by možným řešením mohlo být vybudování nádrží na úsporu vody. V případě zřízení jedné nádrže vedle stávající PK by takové řešení vedlo k úspoře cca 50 % proplavovací vody, v případě soustavy nádrží by to mohlo být i více. Kromě PK může být s dalším rozvojem plavby limitující i šířka některých kanálových úseků, kde bývá problém vyhnout se protijedoucím plavidlům. Za tímto účelem byly již v době vzniku Baťova kanálu vybudovány výhybny, které se v současnosti příliš nevyužívají. Proto se navrhuje tyto výhybny obnovit (vyčistit nánosy, prořezat větve) a dovybavit je vázacími prvky, aby umožnily bezpečné vyvázání a krátkodobé zastavení plavidel za účelem jejich vyhnutí. Realizace těchto opatření není nezbytně nutná pro další rozvoj rekreační plavby na Baťově kanále, nicméně umožní odstranit některá úzká místa, která by jinak pro uživatele vodní cesty nebyla tolik komfortní. Jejich realizací budou naplněny veškeré předpoklady k tomu, aby se mohla rekreační plavba na Baťově kanále i do budoucna dále zdárně rozvíjet.

V následující tabulce je přehled navržených opatření, investičních nákladů a let realizace a uvedení do provozu ve scénáři 2, který je z pohledu preferovaného a pravděpodobného vývoje v tuto chvíli předpokládáný. Pro scénář 1 uvádí obdobné informace *Tabulka 7.1*.

č.	lokality	ř. km Baťův k.	ř. km Morava	přístaviště přístav	počet stání KD			počet stání DP			počet stání (cílový stav)			Varianta		začátek		IN mil. Kč bez DPH a rezervy	
					stav	SP	BP	stav	SP	BP	KD a SD	DD	celkem	SP	BP	výstavby	provozu		
1	Hodonín-přístav	-6,3	101,6	▶	0	40	0	0	40	0	0	40	40	80	●	●	2028	2029	479 080
2	Hodonín-nové přístaviště*	-6,2	101,7	▶	0	4	0	0	0	0	4	0	4	●	●	2025	2026	20 780	
3	Hodonín-stáv. přístaviště	-6,1	101,8	▶	5	5	5	0	0	0	5	0	5	●	●				
4	Rohatec	-0,7	107,2	▶	3	5	3	0	0	0	5	0	5	●	●	2025	2026	17 350	
	PK Rohatec	0,8		-										●	●	2023	2026	372 050	
5	Rohatec-kolonie	-	109,3	▶	5	5	5	0	0	0	5	0	5	●	●				
6	Skalica (SK)	0,8	-	▶	3	3	3	10	10	10	3	10	13	●	●				
7	Výklopník (Sudoměřice)	2,5	-	▶	4	4	4	0	0	0	4	0	4	●	●				
8	Přístaviště Petrov	5,8	-	▶	3	3	3	0	0	0	3	0	3	●	●				
9	Přístav Petrov	6,1	-	▶	20	20	20	25	25	25	20	25	45	●	●				
10	Strážnice	9,7	-	▶	21	21	21	5	5	5	21	5	26	●	●				
11	Vnorovy	-	124,7	▶	0	4	0	0	0	0	4	0	4	●	●	2027	2028	23 950	
12	Zarazice	-	123,3	▶	0	4	0	0	0	0	4	0	4	●	●	2025	2028	653 880	
	Plav. okruh Veselí n. M. - Vnorovy	-	124,7											●	●	2025	2028		
13	Veselí n. Moravou-přístav	17,6	-	▶	11	25	11	24	56	24	25	56	81	●	●	2025	2028		
14	Uherský Ostroh	22,1	133,2	▶	3	7	3	0	0	0	7	0	7	●	●	2027	2028	23 750	
15	Kostelany n. Moravou	30,2	141,3	▶	3	3	3	0	0	0	3	0	3	●	●				
16	Kunovský les	33,4	144,5	▶	4	4	4	0	0	0	4	0	4	●	●				
17	přístav Slovácko	35,4	146,5	▶	0	25	0	0	25	0	25	25	50	●	●	2025	2027	499 017	
18	Uherské Hradiště	36,1	147,2	▶	6	11	6	0	0	0	11	0	11	●	●	2024	2025	4 304	
19	Babice	41,4	-	▶	3	3	3	0	0	0	3	0	3	●	●				
20	Spytihněv	43,8	156,8	▶	4	4	4	0	0	0	4	0	4	●	●				
21	Napajedla-Pahrbek přístaviště	46,3	159,3	▶	4	4	4	0	0	0	4	0	4	●	●				
22	Napajedla-Pahrbek přístav	46,3	159,3	▶	0	42	0	0	35	0	42	35	77	●	●	2026	2028	208 200	
23	Napajedla-centrum	48,3	161,3	▶	4	8	4	0	0	0	8	0	8	●	●	2025	2026	15 515	
24	Otrokovice	52,8	165,8	▶	6	6	6	0	0	0	6	0	6	●	●				
	PK Bělov	54,5	167,5	-										●	●	2027	2029	387 200	
25	Bělov	54,5	167,5	▶	0	3	0	0	0	0	3	0	3	●	●	2027	2029		
26	Kvasice	58,0	171,0	▶	0	4	0	0	0	0	4	0	4	●	●	2026	2027	23 170	
27	Kroměříž přístav	64,8	177,8	▶	0	40	0	0	40	0	40	40	80	●	●	2028	2029	437 900	
28	Kroměříž přístaviště	66,8	179,8	▶	0	6	0	0	0	0	6	0	6	●	●	2025	2026	33 604	

Tabulka 8.1 – Navrhovaná opatření a CIN v CÚ 2025 (Scénář 2)

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ (MD ČR, 2017), aktualizace 08/2023.

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy.

ukazatel	Scénář 1	Scénář 2
Finanční analýza		
FRR [%]	nelze nalézt	nelze nalézt
FNPV [tis. Kč]	- 3 395 520	- 3 398 103
Ekonomická analýza		
ERR [%]	11,17	11,16
ENPV [tis. Kč]	7 064 205	7 067 634
B/C Ratio	3,940	3,938

Tabulka 8.2 – Přehled výsledků ekonomického hodnocení

Z pohledu finanční analýzy jsou hodnoty FRR a FNPV pod hranicí ekonomické efektivity. Je to logické, vzhledem k zaměření projektu na modernizaci infrastruktury, která z hlediska investora obvykle nepřináší podstatné finanční efekty.

Z hlediska ekonomické analýzy (celospolečenské prospěšnosti) vykazují oba hodnocené projektové scénáře ekonomickou efektivitou. Výsledky jsou navíc velmi vysoko nad hranicí efektivity, jak je zřejmé nejen z vysokých kladných hodnot ENPV, ale i z výsledků analýzy citlivosti a přepínacích hodnot.

Hlavním důvodem pozitivních ekonomických výsledků projektové varianty je dostatek poměrně vysokých vyčíslitelných přínosů, především v oblasti rozvoje rekreační osobní plavby. Nejpodstatnějším přínosem ve všech variantách je právě přínos z rozvoje osobní a rekreační plavby. Další velmi významný přínos tvoří zůstatková hodnota investice na konci hodnotícího období, která je díky poměrně dlouhé životnosti investice a velkým celospolečenským přínosům značná a tvoří přibližně polovinu přínosů.

V citlivostní analýze byly zkoumány vlivy možných změn jednotlivých vstupů (hlavně investičních nákladů a očekávaných přínosů plynoucích z přepravních proudů v osobní dopravě).

Na základě všech provedených výpočtů a závěrečného prověření citlivosti je obecně možné z hlediska parametrů ekonomické efektivity doporučit hodnocený projekt k dalšímu pokračování přípravy a realizace v podobě popsané v rámci tohoto hodnocení v kterékoliv z hodnocených scénářů (rozdíl mezi nimi je zanedbatelný). Ve srovnání s původní (aktualizovanou) verzí hodnocení jsou nově vypočtené výsledky významně lepší.

9 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A DOKUMENTACÍ

Marketingové analýzy

- Hodnocení ekonomické efektivnosti rekreační plavby na Baťově kanále (SUDOP Praha a.s.; 06/2019)
- Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy (Ernst & Young, s.r.o.; 2020)
- Citlivostní analýza projektu “Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy (Ernst & Young, s.r.o.; 2024)

Ostatní podklady

- Analýza dopadu prodloužení komorovací sezony - Baťův kanál (Kreia; 2023)
- Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017 (aktualizace 08/2023).
- Aktualizace potenciálu cestovního ruchu v České republice (Ústav územního rozvoje, 2010)
- Zkvalitnění informací o vybraných sektorech cestovního ruchu (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2014)
- Koncepce vodní dopravy pro období 2016 – 2023, Praha, 2016
- Guide to cost-benefit analysis of investment projects (Structural Fund – ERDF, Cohesion Fund and ISPA), 2014.

10 SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1.1 – Kajutová loď typu Pénichette na plavebním kanále ve Francii (Zdroj: http://www.barginginfrance.com).....	9
Obrázek 1.2 – Počty registrovaných malých plavidel v ČR (Zdroj: SPS).....	9
Obrázek 1.3 – Dosavadní vývoj a prognóza budoucího vývoje počtu registrovaných malých plavidel.....	10
Obrázek 1.4 – Nově vydané průkazy na malá a rekreační plavidla 2014 – 2023 (Zdroj: SPS).....	10
Obrázek 1.5 – Vývoj počtu hostů v jednotlivých krajích v letech 2000-2023 (Zdroj: ČSÚ).....	11
Obrázek 1.6 – Vývoj počtu hostů dle cílové klientely ve Zlínském kraji v letech 2000-2023 (Zdroj: ČSÚ).....	12
Obrázek 1.7 – Vývoj počtu hostů dle cílové klientely v Jihomoravském kraji v letech 2000-2023 (Zdroj: ČSÚ).....	12
Obrázek 1.8 – Počty osob zaměstnaných v cestovním ruchu; 2010-2022 (Zdroj: ČSÚ).....	13
Obrázek 1.9 – Průměrná hrubá měsíční mzda; 2000-2023 (Zdroj: ČSÚ).....	13
Obrázek 1.10 – Průměrná délka doby pobytu turistů v krajích v roce 2023 (Zdroj: ČSÚ).....	14
Obrázek 1.11 – Průměrná denní útrata návštěvníků (Kč/den) v letech 2018-2023 (Zdroj: CzechTourism).....	14
Obrázek 1.12 – Práce na korytě kanálu mezi Spytihněví a Uh. Hradištěm v dubnu r. 1935 (Zdroj: http://www.staremesto.uh.cz).....	15
Obrázek 1.13 – Nákladní člun na Baťově kanále tažený pomocí traktoru (Zdroj: http://www.staremesto.uh.cz).....	16
Obrázek 1.14 – Počet návštěvníků Baťova kanálu (Zdroj: www.batacanal.cz).....	17
Obrázek 1.15 – Přístav Petrov na Baťově kanále (Zdroj: http://www.batuvkanalpetrov.cz).....	18
Obrázek 1.16 – Schéma přístavu Petrov na Baťově kanále (Zdroj: http://www.batuvkanalpetrov.cz).....	20
Obrázek 1.17 – Statistiky zakoupených měsíčních a celosezónních stání v Přístavu Petrov (Zdroj: ŘVC).....	21
Obrázek 1.18 – Počty zakoupených stání přes noc v přístavu Petrov (Zdroj: ŘVC).....	21
Obrázek 1.19 – Délka pobytu lodí v Přístavu Petrov (Zdroj: Správce Přístavu Petrov).....	22
Obrázek 1.20 – Počet přenocování v Přístavu Petrov během let 2016 – 2024 (Zdroj: ŘVC ČR).....	22
Obrázek 1.21 – Počty zakoupených stání přes noc v přístavu Veselí n. Mor. (Zdroj: ŘVC).....	23
Obrázek 1.22 – Počet přenocování v Přístavu Veselí n. Mor. během let 2020 – 2024 (Zdroj: ŘVC ČR).....	24
Obrázek 1.23 – Přístav Veselí n. Mor. po modernizaci v roce 2021 (Zdroj: ŘVC).....	24
Obrázek 2.1 – Územní rozsah analýzy studie (Mapový zdroj: mapy.cz).....	25
Obrázek 2.2 – Typy a rozměry plavidel.....	27
Obrázek 2.3 – Loď Morava (Zdroj: https://www.pujcovnalodi.cz/).....	28
Obrázek 2.4 – Loď Ámos ve strážnickém zámeckém parku (Zdroj: http://seppak.rajce.idnes.cz).....	28
Obrázek 2.5 – Ukázka malého kabinového plavidla (Zdroj: vlastní).....	30
Obrázek 2.6 – Ukázka malého motorového člunu na Výklopníku (Zdroj: http://www.batak-pujcovnalodi.cz).....	30
Obrázek 2.7 – Ukázka ceníku půjčovny motorových člunů (Zdroj: http://www.batak-pujcovnalodi.cz).....	31
Obrázek 2.8 – Možnosti jednodenní, třídenní a týdenní plavby ze Starého Města.....	32
Obrázek 2.9 – Trasy nejdůležitějších plaveb osobních linkových lodí.....	33
Obrázek 2.10 – Molo u restaurace u Fryčků v Uherském Ostrohu (Zdroj: http://www.ahojnavode.cz).....	34
Obrázek 2.11 – Přístaviště ve Strážnici (Zdroj: ŘVC).....	34
Obrázek 2.12 – Přístav Petrov (Zdroj: http://www.batuvkanalpetrov.cz).....	35
Obrázek 2.13 – Zastavení výletní lodí Kordulka v Uherském Hradišti (Zdroj: www.ahojnavode.cz).....	35
Obrázek 2.14 – Výletní loď Morava v přístavišti ve Spytihněví (Zdroj: http://www.pmo.cz).....	36
Obrázek 2.15 – Závislost poměru střednědobého a krátkodobého kotvení na velikosti celkového potenciálu.....	39
Obrázek 2.16 – Turistický potenciál ORP na Baťově kanále (Zdroj dat: ÚÚR).....	46
Obrázek 2.17 – Ukázka přehledné mapy ORP Veselí n. Mor. (Zdroj: ÚÚR).....	47
Obrázek 2.18 – Legenda k přehledným kartogramům (Zdroj: ÚÚR).....	48
Obrázek 2.19 – Redukovaný turistický potenciál ORP na Baťově kanále.....	49
Obrázek 2.20 – Ukázka rozdělení redukovaného turistického potenciálu ORP Veselí nad Moravou mezi jednotlivé obce (Mapový podklad: ÚÚR).....	50
Obrázek 2.21 – Počet obyvatel k 1.1.2016 v ORP, kterými prochází Baťův kanál (Zdroj dat: ČSÚ).....	51
Obrázek 2.22 – Závislost atraktivity obce na počtu obyvatel.....	52
Obrázek 3.1 – Mapa Baťova kanálu.....	55
Obrázek 3.2 – Podélný profil Baťova kanálu.....	56
Obrázek 3.3 – Statistika proplavení PK v roce 2024 (Zdroj: PMO s.p.).....	56
Obrázek 3.4 – Počet poplavených lodí na PK v letech 2016 a 2024 (Zdroj: PMO s.p.).....	57

Obrázek 3.5 – Měsíční počet poplavených lodí na PK v roce 2024 (Zdroj: PMO s.p.).....	58
Obrázek 3.6 – Denní počty poplavených lodí na PK Vnorovy II v červenci 2016 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.).....	58
Obrázek 3.7 – Denní počty poplavených lodí na PK Vnorovy II v srpnu 2016 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.).....	59
Obrázek 3.8 – Denní počty poplavených lodí na PK Vnorovy II v červnu 2016 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.).....	59
Obrázek 3.9 – Srovnání měsíčního počtu poplavených lodí na PK Vnorovy II v letech 2016 a 2024 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.).....	60
Obrázek 3.10 – Mapa přístavů a přístavišť malých plavidel na Baťově kanále – stávající stav	63
Obrázek 3.11 – Přehled přístavišť osobních lodí na Baťově kanále – stávající stav	67
Obrázek 3.12 – Navrhované umístění lodního zdvihadla - Plavební okruh Veselí n. Mor. – Vnorovy (Zdroj: Studie E&Y)	68
Obrázek 3.13 – Vizualizace objektu lodního zdvihadla ve Veselí n. Mor. (Zdroj: ŘVC).....	69
Obrázek 3.14 – Investiční záměr Plavební okruh Veselí n. Mor. – Vnorovy (Zdroj: ŘVC)	69
Obrázek 3.15 – Intenzita proplavení v novém plavebním objektu Veselí n. Mor. (Zdroj: Studie E&Y)	70
Obrázek 3.16 – Intenzita proplavení – Plavební okruh Veselí n. Mor. – Vnorovy, rok 2035 (Zdroj: Studie E&Y).....	70
Obrázek 3.17 – Šikmé postavení lodí v PK Veselí nad Moravou (Zdroj: https://www.pronajemhausbotu.cz).....	73
Obrázek 3.18 – Počet proplavených lodí na PK Vnorovy I a Petrov v červenci 2016 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.)	74
Obrázek 3.19 – Počet proplavených lodí na PK Vnorovy I a Petrov v srpnu 2016 (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.)	74
Obrázek 3.20 – Počet proplavených lodí na PK Vnorovy I a Petrov v červenci 2016 a možný potenciál dalšího růstu (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.).....	75
Obrázek 3.21 – Počet proplavených lodí na PK Vnorovy I a Petrov v srpnu 2016 a možný potenciál dalšího růstu (Zdroj: Baťův kanál, o.p.s. / PMO s.p.).....	76
Obrázek 4.1 – Původní a redukovaný turistický potenciál ORP na Baťově kanále	77
Obrázek 4.2 – Počty obyvatel v jednotlivých obcích nad 4000 obyvatel v blízkosti Baťova kanálu (zdroj dat: ČSÚ)	78
Obrázek 4.3 – Redukovaný turistický potenciál obcí v ORP Hodonín (Zdroj mapy: ÚÚR)	79
Obrázek 4.4 – Počet obyvatel obcí na vodní cestě v ORP Hodonín (Zdroj dat: ČSÚ)	80
Obrázek 4.5 – Atraktivita obcí v ORP Hodonín na základě jejich velikosti (Zdroj dat: ČSÚ)	80
Obrázek 4.6 – Celkový potenciál obcí na vodní cestě v ORP Hodonín.....	81
Obrázek 4.7 – Budova radnice a kostel sv. Vavřince v Hodoníně (Zdroj: http://zakrasnejsivimperk.cz).....	82
Obrázek 4.8 – Vinné sklepy Plže v Petrově (Zdroj: http://www.obec-petrov.cz/plze).....	82
Obrázek 4.9 – Výklopník v Sodoměřicích (Zdroj: vlastní)	84
Obrázek 4.10 – Redukovaný turistický potenciál obcí v ORP Veselí nad Moravou (Zdroj mapy: ÚÚR).....	84
Obrázek 4.11 – Počet obyvatel obcí na vodní cestě v ORP Veselí nad Moravou (Zdroj dat: ČSÚ).....	85
Obrázek 4.12 – Atraktivita obcí na vodní cestě v ORP Veselí nad Mor. na základě jejich velikosti (Zdroj dat: ČSÚ).....	86
Obrázek 4.13 – Celkový potenciál obcí na vodní cestě v ORP Veselí nad Moravou	87
Obrázek 4.14 – Zámek Strážnice (Zdroj: mapy.cz).....	88
Obrázek 4.15 – Redukovaný turistický potenciál obcí v ORP Uherské Hradiště (Zdroj mapy: ÚÚR)	89
Obrázek 4.16 – Počet obyvatel obcí na vodní cestě v ORP Uherské Hradiště (Zdroj dat: ČSÚ)	90
Obrázek 4.17 – Atraktivita obcí v ORP Uherské Hradiště na základě jejich velikosti (Zdroj dat: ČSÚ)	90
Obrázek 4.18 – Celkový potenciál obcí na vodní cestě v ORP Uherské Hradiště	91
Obrázek 4.19 – Letecké muzeum v Kunovicích (Zdroj: http://www.museum-kunovice.cz/).....	92
Obrázek 4.20 – Slovácké slavnosti vína v Uherském Hradišti (Zdroj: http://www.akce.cz).....	93
Obrázek 4.21 – Zámek v Uherském Ostrohu (Zdroj: http://www.ahojnavode.cz).....	94
Obrázek 4.22 – Bazilika Nanebevzetí Panny Marie na Velehradě (Zdroj: http://www.vychodni-morava.cz).....	94
Obrázek 4.23 – Redukovaný turistický potenciál obcí v ORP Otrokovice (Zdroj mapy: ÚÚR)	95
Obrázek 4.24 – Počet obyvatel obcí na vodní cestě v ORP Otrokovice (Zdroj dat: ČSÚ)	96
Obrázek 4.25 – Atraktivita obcí v ORP Otrokovice na základě jejich velikosti (Zdroj dat: ČSÚ)	96
Obrázek 4.26 – Celkový potenciál obcí na vodní cestě v ORP Otrokovice	97
Obrázek 4.27 – Zámek Napajedla (Zdroj: http://tymonek.rajce.idnes.cz)	97
Obrázek 4.28 – Redukovaný turistický potenciál obcí v ORP Kroměříž (Zdroj mapy: ÚÚR)	99
Obrázek 4.29 – Počet obyvatel obcí na vodní cestě v ORP Kroměříž (Zdroj dat: ČSÚ)	100
Obrázek 4.30 – Atraktivita obcí v ORP Kroměříž na základě jejich velikosti (Zdroj dat: ČSÚ)	100
Obrázek 4.31 – Celkový potenciál obcí na vodní cestě v ORP Kroměříž	101
Obrázek 4.32 – Květná zahrada v Kroměříži (Zdroj: https://commons.wikimedia.org).....	102
Obrázek 4.33 – Lokality na Baťově kanále s největším celkovým potenciálem	103

Obrázek 4.34 – Lokality s největším celkovým potenciálem a stávající rozmístění přístavů a přístavišť na BK	105
Obrázek 4.35 – Navrhované lokality pro zřízení nových přístavišť na BK.....	107
Obrázek 4.36 – Rozšířené přístaviště v Hodoníně u jezu, v pozadí přístav Hodonín (Zdroj: ŘVC ČR)	109
Obrázek 4.37 – Rozšířené přístaviště v Rohatec (Zdroj: ŘVC ČR)	110
Obrázek 4.38 – Nové přístaviště ve Strážnici (Zdroj: zdopravy.cz).....	111
Obrázek 4.39 – Umístění připravovaného přístaviště v Zarazicích (Mapový zdroj: mapy.cz)	111
Obrázek 4.40 – Vizualizace připravovaného přístaviště v Zarazicích (Zdroj: ŘVC ČR).....	112
Obrázek 4.41 – Přístav Veselí n. Mor. po modernizaci (Zdroj: ŘVC ČR).....	112
Obrázek 4.42 – Připravované přístaviště v Uherském Ostrohu (Zdroj: ŘVC ČR).....	113
Obrázek 4.43 – Umístění připravovaného přístaviště nad PK Bělov (Mapový zdroj: mapy.cz)	114
Obrázek 4.44 – Umístění připravovaného přístaviště v Kvasicích (Mapový zdroj: mapy.cz).....	115
Obrázek 4.45 – Vizualizace připravovaného přístaviště v Kvasicích (Zdroj: ŘVC ČR)	115
Obrázek 4.46 – Umístění připravovaného přístaviště v Kroměříži (Mapový zdroj: mapy.cz)	116
Obrázek 4.47 – Vizualizace připravovaného přístaviště v Kroměříži (Zdroj: ŘVC ČR).....	116
Obrázek 4.48 – Stávající a připravované přístavy.....	118
Obrázek 4.49 – Vizualizace přístavu Hodonín (Zdroj: ŘVC ČR).....	119
Obrázek 4.50 – Vizualizace přístavu ve Veselí n. Mor. po rozšíření (Zdroj: ŘVC ČR).....	119
Obrázek 4.51 – Výřez ze situace připravovaného přístavu v Napajedlech-Pahrsku (Zdroj: Rekreační přístav Napajedla-Pahrsek, Kotas & Partners s.r.o)	120
Obrázek 4.52 – Vizualizace přístavu Slovácko (Zdroj: ŘVC ČR)	121
Obrázek 4.53 – Vizualizace přístavu Kroměříž (Zdroj: ŘVC ČR)	121
Obrázek 4.54 – Kalibrace matematického modelu a skutečného počtu lodí na vodní cestě v roce 2016	122
Obrázek 4.55 – Aktualizovaný matematický model a skutečný počet lodí na vodní cestě v roce 2024	123
Obrázek 4.56 – Vliv prodloužení vodní cesty do Hodonína a Kroměříže na intenzitu plavby (bez výstavby nových přístavů)	124
Obrázek 4.57 – Výsledný návrh výhledového počtu dlouhodobých stání a výhledová roční intenzita plavby	125
Obrázek 4.58 – Vizualizace PK Rohatec a modernizovaného jezu Sodoměřice (Zdroj: ŘVC ČR).....	127
Obrázek 4.59 – Vizualizace PK Bělov (Zdroj: ŘVC ČR).....	128
Obrázek 4.60 – Stávající a připravované sjezdy.....	129
Obrázek 4.61 – Dlouhodobá a ochranná stání.....	130
Obrázek 4.62 – Rozmístění servisních center	131
Obrázek 5.1 – Prognóza rekreační plavby ve Variantě SP.....	132
Obrázek 5.2 – Prognóza rekreační plavby ve Variantě BP	134
Obrázek 5.3 – Srovnání intenzit plavby ve var. BP a SP	134
Obrázek 5.4 – Výkon rekreační plavby v jednotlivých variantách (lod.km/rok)	135
Obrázek 7.1 – Přibližná struktura a počty návštěvníků Baťova kanálu v roce 2024	155
Obrázek 7.2 – Vývoj počtu návštěvníků BK v jednotlivých variantách	156
Obrázek 7.3 – Vývoj délky pobytu návštěvníků BK v jednotlivých variantách (os.dní/rok)	156
Obrázek 7.4 – Graf závislosti ERR na změnách kritických proměnných – scénář 1 a 2	164
Obrázek 8.1 – Srovnání intenzit plavby ve var. SP a BP	167

11 SEZNAM TABULEK

Tabulka 1.1 – Definice posuzovaných variant v původní studii	6
Tabulka 2.1 – Rozměry základních typů plavidel	26
Tabulka 2.2 – Bodové hodnoty atraktivit cestovního ruchu a jejich významových stupňů (Zdroj: ÚÚR)	43
Tabulka 2.3 – Bodové hodnoty ploch a linií ovlivňujících cestovní ruch a jejich intenzitních stupňů (Zdroj: ÚÚR).....	45
Tabulka 2.4 – Hodnoty atraktivity, ploch/linií a celkového tur. potenciálu ORP na Baťově kanále (Zdroj: ÚÚR)	46
Tabulka 2.5 – Ukázka hodnotící tabulky ORP Veselí n. Mor. (Zdroj: ÚÚR).....	48
Tabulka 2.6 – Celkový a redukovaný turistický potenciál ORP na Baťově kanále.....	48
Tabulka 3.1 – Provozované PK na Baťově kanále ve stávajícím stavu	54
Tabulka 3.2 – Přehled přístavišť a přístavů na Baťově kanále	61
Tabulka 3.3 – Vybavenost přístavišť a přístavů na Baťově kanále	62
Tabulka 3.4 – Přehled půjčoven lodí na Baťově kanále – stav podzim 2024	64
Tabulka 3.5 – Přehled povolených půjčoven a počtu lodí na Baťově kanále a skutečný stav (Zdroj: SPS Přerov).....	65
Tabulka 3.6 – Přehled přístavišť OLD na Baťově kanále	66
Tabulka 3.7 – Doby proplavení na jednotlivých PK (Zdroj: Povodí Moravy, s. p. / Rekreační přístav Napajedla-Pahrbek, marketingová analýza, M-envi s.r.o., 2014 a studie Plavebního okruhu, E&Y, 2020).....	72
Tabulka 3.8 – Maximální možný a „rozumný“ počet lodí proplavitelný za 1 den na jednotlivých PK.....	73
Tabulka 3.9 – Počet proplavených lodí a potenciál dalšího možného nárůstu na PK Vnorovy I a PK Petrov	76
Tabulka 4.1 – Struktura celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ORP Hodonín (Zdroj: ÚÚR)	79
Tabulka 4.2 – Celkový potenciál obcí v ORP Hodonín	81
Tabulka 4.3 – Struktura celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ORP Veselí nad Mor. (Zdroj: ÚÚR).....	85
Tabulka 4.4 – Celkový potenciál obcí v ORP Veselí nad Moravou.....	86
Tabulka 4.5 – Struktura celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ORP Uherské Hradiště (Zdroj: ÚÚR)	89
Tabulka 4.6 – Celkový potenciál obcí v ORP Uherské Hradiště	91
Tabulka 4.7 – Struktura celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ORP Otrokovice (Zdroj: ÚÚR)	95
Tabulka 4.8 – Celkový potenciál obcí v ORP Otrokovice	96
Tabulka 4.9 – Struktura celkového (neredukovaného) turistického potenciálu ORP Kroměříž (Zdroj: ÚÚR)	99
Tabulka 4.10 – Celkový potenciál obcí v ORP Kroměříž	101
Tabulka 4.11 – Celkový potenciál obcí na Baťově kanále	104
Tabulka 4.12 – Celkový potenciál lokalit (sloučených obcí) na Baťově kanále	105
Tabulka 4.13 – Vypočtený potřebný počet stání pro krátkodobé a střednědobé kotvení v jednotlivých lokalitách	108
Tabulka 4.14 – Porovnání vypočteného a stávajícího (připravovaného) počtu stání v jednotlivých lokalitách (bez přístavů).....	117
Tabulka 4.15 – Výsledné vstupní parametry matematického modelu.....	123
Tabulka 4.16 – Výsledný návrh celkové kapacity a počtu dlouhodobých stání v přístavech	126
Tabulka 4.17 – Stávající a plánované sjezdy pro lodě na Baťově kanále	129
Tabulka 6.1 – Navrhovaná opatření v přístavištích a přístavech.....	136
Tabulka 7.1 – Navrhovaná opatření a CIN v CÚ 2025 (Scénář 1).....	143
Tabulka 7.2 – Celkové investiční náklady v tis. Kč – varianta SP, scénář 1, CÚ 2025	144
Tabulka 7.3 – Celkové investiční náklady v tis. Kč – varianta SP, scénář 2, CÚ 2025	144
Tabulka 7.4 – Provozní náklady v Kč – varianta Bez projektu, CÚ 2025	145
Tabulka 7.5 – Provozní náklady v Kč – varianta SP, scénář 1 CÚ 2025	146
Tabulka 7.6 – Provozní náklady v Kč – varianta SP, scénář 2 CÚ 2025	147
Tabulka 7.7 – Provozní náklady infrastruktury v tis. Kč, CÚ 2025.....	148
Tabulka 7.8 – Výchozí sazby na úhradu provozních nákladů (přístav Petrov, Veselí n. M.) vč. DPH.....	149
Tabulka 7.9 – Provozní příjmy v tis. Kč, CÚ 2025	150
Tabulka 7.10 – Objektová skladba ZH investice v tis. Kč (scénář 1 a 2), CÚ 2025.....	151
Tabulka 7.11 – Přehled výsledků finanční analýzy.....	151
Tabulka 7.12 – Přehled finančních toků finanční analýzy v tis. Kč, CÚ 2025 - varianta SP, scénář 1	152
Tabulka 7.13 – Přehled finančních toků finanční analýzy v tis. Kč, CÚ 2025 - varianta SP, scénář 2	153
Tabulka 7.14 – Počty návštěvníků a délka jejich pobytu	155
Tabulka 7.15 – Přínosy osobní a rekreační plavby v tis. Kč, CÚ 2025, scénář 1 a 2.....	158
Tabulka 7.16 – Přínosy os. a rekreační plavby dle dílčích záměrů za celé hodnocení v tis. Kč, CÚ 2025, scénář 1.....	159

<i>Tabulka 7.17 – Přehled výsledků ekonomické analýzy.....</i>	<i>160</i>
<i>Tabulka 7.18 – Přehled finančních toků ekonomické analýzy v tis. Kč, CÚ 2025 - Varianta SP, scénář 1.....</i>	<i>161</i>
<i>Tabulka 7.19 – Přehled finančních toků ekonomické analýzy v tis. Kč, CÚ 2025 - Varianta SP, scénář 2.....</i>	<i>162</i>
<i>Tabulka 7.20 – Elasticita proměnných - ekonomická analýza</i>	<i>163</i>
<i>Tabulka 7.21 – Přepínací hodnota kritických proměnných (ekonomická analýza)</i>	<i>164</i>
<i>Tabulka 7.22 – Přehled výsledků ekonomického hodnocení.....</i>	<i>166</i>
<i>Tabulka 8.1 – Přehled výsledků ekonomického hodnocení.....</i>	<i>170</i>
<i>Tabulka 8.2 – Navrhovaná opatření a CIN v CÚ 2025 (Scénář 2).....</i>	<i>169</i>