



Územní studie

Posouzení prodloužení Baťova kanálu do Olomouckého kraje

ANALYTICKO-NÁVRHOVÁ ČÁST



1

únor 2018

PŘÍLOHA č.2

OBSAH:

1.	ÚVOD	3
2.	HISTORIE	3
3.	SOUČASNÝ STAV	5
4.	NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ – ETAPIZACE	7
5.	NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ – VODNÍ CESTA	9
5.1	REKREAČNÍ VODNÍ CESTA TŘÍDY „RB“	11
5.2	PŘÍKLADY PĚŠINÁCH VODNÍHO ÚSEKU LOBODICE-TOVAČOV-OLOMOUC	11
6.	NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ – PŘÍSTAVY	13
6.1	REKREAČNÍ PŘÍSTAV KROMĚŘÍŽ (S OCHRANNOU FUNKCÍ)	13
6.2	REKREAČNÍ PŘÍSTAV KOJETÍN (S OCHRANNOU FUNKCÍ)	14
6.3	REKREAČNÍ PŘÍSTAV LOBODICE – ALTERNATIVA 1	15
6.4	PŘÍSTAVIŠTĚ LOBODICE – ALTERNATIVA 2	17
6.5	PŘÍSTAVIŠTĚ LOBODICE – CENTRUM	17
6.6	REKREAČNÍ PŘÍSTAV A PŘÍSTAVIŠTĚ TOVAČOV	18
6.7	REKREAČNÍ PŘÍSTAV JACHTKLUB TOVAČOV	18
6.8	PŘÍSTAVIŠTĚ VĚROVANY	18
6.9	PŘÍSTAVIŠTĚ DUB NAD MORAVOU	18
6.10	PŘÍSTAVIŠTĚ OLOMOUC – NOVÉ SADY	18
6.11	REKREAČNÍ PŘÍSTAV OLOMOUC (D-O-L)	18
6.12	PŘÍSTAVIŠTĚ OLOMOUC (D-O-L)	19
6.13	PŘÍSTAVIŠTĚ OLOMOUC - CENTRUM	19
6.14	PŘÍSTAVIŠTĚ PŘEROV	19
7.	POSOUZENÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE A ÚZEMNÍCH PLÁNŮ	22
8.	KONZULTACE	27
9.	SITUOVÁNÍ SERVISNÍCH CENTER	29
10.	VÝHODY A NEVÝHODY JEDNOTLIVÝCH TRAS	29
11.	ORIENTAČNÍ FINANČNÍ NÁROČNOST ZÁMĚRU	38
12.	DEFINICE PLAVEBNÍCH OBJEKTŮ	38
13.	ZÁVĚR	39

POSOUZENÍ PRODLOUŽENÍ BAŘOVA KANÁLU DO OLOMOUCKÉHO KRAJE

1. ÚVOD

Cílem studie je posouzení možností rozvoje rekreační plavby v Olomouckém kraji – především na řece Moravě a Bečvě s cílem napojení měst Kojetín, Přerov a Olomouc na Bařův kanál. V rámci studie byly zváženy všechny možnosti a varianty vedení rekreační vodní cesty a byly navrženy 4 etapy možného prodloužení Bařova kanálu.

2. HISTORIE

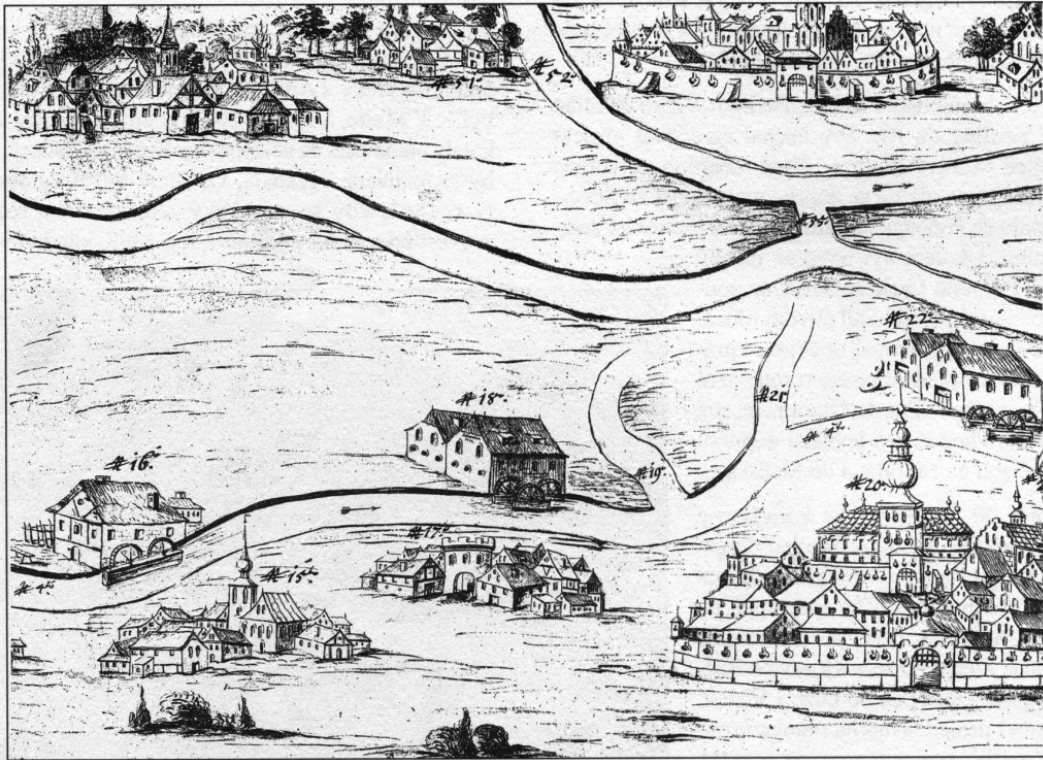
Plavební a vodohospodářské využití řek Moravy a Bečvy má dlouhou historii.

O využití Bečvy k svážení beskydského dřeva, které pak bylo cestou na jih rozprodáváno, existují doklady již od 15. století. V přerovské ikonografii se nachází jedinečný obrazový dokument z 1. poloviny 18. století, na němž jsou pltě (vory) zcela patrné, vedle toho se dochovala i fotografie z 2. poloviny 19. století, na níž je zachycen vor na Bečvě, v Přerově bylo v té době vybudováno překladiště splaveného dříví.



Obr. č. 1: Plířari na řece Bečvě v Přerově, před r. 1889. Zdroj: Státní okresní archiv Přerov

Morava na Tovačovsku od pradávna tekla dvěma koryty, jak to dokazují zápisy z let 1261 až 1483. Roku 1510 byla učiněna smlouva o výstavbě jezu na řece Moravě u Bolelouce (dnes součást Dubu nad Moravou), který napájel Mlýnský náhon pro mlýny v Tučapech, Nenakonicích, Rakodavech, Věrovanech a Tovačově. Mlýnská strouha zvaná tehdy řeka napájela celou síť rybníků na Tovačovsku a Lobodicku.



Obr. č. 2: Kresba zachycující tok Moravy, Bečvy a Mlýnského náhonu od Nenakonice po Tovačov, začátek 18. století. Č. 53 Přerov (v pravém horním rohu), č. 51 Dluhonice, č. 20 Tovačov, č. 15 Nenakonice, č. 17 Věrovany.
Zdroj: Moravský zemský archiv Brno

Zajímavou historickou kapitolou je také využití Mlýnského náhonu a řeky Moravy pro rekreační plavbu. V období 1. republiky se podnikaly výlety na kánoích z Tovačova po Mlýnském náhonu, lodě byly poté přeneseny na řeku Moravu a splouvalo se do Kojetína nebo až do Kroměříže.



Obr. č. 3: Fotografie lodních výletníků na Mlýnském náhoně v Tovačově v roce 1935. (zdroj: Archiv Tomáše Kolaříka)

3. SOUČASNÝ STAV

Bařův kanál je vodní cesta dopravně významná využívaná 0. třídy. Ve vyhlášce č. 222/1995 Sb. jsou definovány přesné parametry plavidel. Délka Bařova kanálu (od Otrokovic do Skalice) je v současnosti přibližně 53 km. Některé úseky vedou řekou Moravou, jinde vede tato vodní cesta uměle vyhloubenými kanálovými úseky. Celkově je splavný od Kroměříže po Hodonín, je zde ale několik „překážek“:

- Na severní straně chybí plavební komora na bělovském jezu u Otrokovic, tzn. úsek od tohoto jezu po Kroměříž je samostatný a není napojen na zbytek vodní cesty.



Obr. č. 4: Vizualizace – plavební komora Bělov (zdroj: ŘVC)

- V jižní části Bařova kanálu chybí plavební komora Rohatec, což znemožňuje plavbu od tabulového stavidla dál směrem do Hodonína, kde je samostatný splavný úsek.



Obr. č. 5: Vizualizace – plavební komora Rohatec (zdroj: ŘVC)

- Dále je připravováno prodloužení Bařova kanálu v jižní části do centra Hodonína pomocí jedné plavební komory a splavnění 1,3 km dlouhého úseku Staré Moravy.



Obr. č. 6: Vizualizace – městské přístaviště Hodonín (zdroj: ŘVC)

- Na jezu Hodonín je také zvažována výstavba druhé plavební komory, která by umožnila plavbu po česko-slovenském hraničním toku řeky Moravy do národní kulturní památky Slovanského hradiště v Míkulčicích, případně dále do Dunaje.



Obr. č. 7: Vizualizace – plavební komory na jezu Hodonín (zdroj: ŘVC)

Rozdíl výšek na této vodní cestě (18,6 m) vyrovnává 13 plavebních komor o rozměrech 38 (50) x 5,3 m. Z toho je 11 plavebních komor plně automatizovaných s možností ovládní prostřednictvím dálkového ovladače. Plavební hladina je udržována 13 jezy. Do budoucích let

je plánováno splavnění Baťova kanálu do zdrže jezu Hodonín a splavnění severním směrem do Kroměříže, čím by měl vzniknout 76 km dlouhý splavný úsek.

Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě v platném znění stanovuje v Seznamu dopravně významných vodních cest jako Vodní cestu využívanou "vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice - Rohatec (Baťův kanál)" a jako Vodní cestu využitelnou "vodní tok Bečvy od Přerova po ústí vodního toku Moravy."

Úsek řeky Bečvy v délce cca. 6 km od Troubek po jez Přerov je chráněn územní rezervou pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Územní rezerva stanovuje, že jakékoliv práce by neměly ohrozit budoucí využití území pro budoucí záměr vodní cesty. Zpravidla přípustná je výstavba objektů souvisejících s vodohospodářstvím nebo vodní dopravou.

Vyhláška č. 46/2015 Sb. - Vyhláška o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě - stanovuje režim "PLAVBA BEZ OMEZENÍ" na úseku řeky Moravy od soutoku s Dyjí po soutok s Bečvou a na řece Bečvě od soutoku s řekou Moravou do města Přerova – viz PŘÍLOHA č. 16.

Plavba s omezením výkonu motoru do 10 kW je povolena na řece Moravě od Hanušovic po soutok s Bečvou, na řece Bečvě od Valašského Meziříčí po Přerov, na řece Odře ve vojenském újezdu Libavá a na jezeře Nemilka u Zábřehu a na řece Bělá.

Osobní a rekreační plavba je v Olomouckém kraji provozována:

- na řece Moravě v Olomouci dvěma osobními loděmi,
- na řece Moravě pod Olomoucí v úseku Nové Sady-Kožušany osobní lodí (v sezóně 2018),
- v rámci veslařských klubů na řece Bečvě v Přerově,
- na řece Bečvě v Přerově osobní lodí (v sezóně 2018),
- na izolovaném úseku řeky Moravy Kroměříž (jez Strž)-Kojetín-Lobodice.

4. NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ – ETAPIZACE

Etapa 1 – KROMĚŘÍŽ-LOBODICE

Počet kilometrů: 11 km

Počet plavebních komor/zdvihadel: 1

TRASA

Trasování je navrženo v jedné variantě od plavebního zařízení na jezu Strž stávajícím korytem řeky Moravy přes město Kojetín do Lobodic. Rekreační přístavy jsou navrženy na řece Moravě v Kojetíně a u Lobodic.

Etapa 2 – LOBODICE-TOVAČOV

Délka: 6 km

Počet plavebních komor/zdvihadel: 3

TRASA

Alternativa 1 – Trasování preferované varianty je vedeno krátkou propojkou z řeky Moravy do Mlýnského náhonu s plavebním zařizováním vyrovnávajícím rozdíl hladin. Trasa pokračuje proti proudu Mlýnského náhonu přes obec Lobodice, kde jsou umístěna plavební zařizováním u dvou vodních elektráren. Rekreační přístav je umístěn v centru Lobodic u sportovního centra. Směrem do Tovačova je využito stávající koryto Mlýnského náhonu se zakončením etapy pod vodní elektrárnou Tovačov, kde je vhodné umístit přístaviště rekreačních lodí. Větší rekreační přístav je doporučeno situovat u Annína.

Alternativa 2 – V úseku mezi Lobodicemi a Tovačovem je navržena alternativní varianta vedení vodní cesty z řeky Moravy propojovacím kanálem s jedním plavebním zařizováním na Skašovské jezero a propojkou s plavebním zařizováním do Annínského jezera, kde by byl umístěn koncový přístav. Tato varianta umožňuje také využití rekreačního přístavu Jachtklubu Tovačov.

Alternativa 3 – Alternativní vedení vodní cesty je uvažováno v krátkém úseku mezi řekou Moravou a obcí Lobodice pro napojení Mlýnského náhonu. V této variantě se vodní cesta vyhýbá chráněné části Mlýnského náhonu a prochází přístavním bazénem rekreačního přístavu Lobodice. Na Mlýnský náhon se napojuje pomocí plavebního zařizováním na plavební propojce až na okraji Lobodic.

Etapa 3 – TOVAČOV-OLOMOUC (přes Mlýnský náhon a řeku Moravu)

Délka: 22 km

Počet plavebních komor/zdvihadel: 7

TRASA

Alternativa 1 – Trasa preferované varianty je vedena stávajícím korytem Mlýnského náhonu přes obce Tovačov, Věrovany a Dub nad Moravou. Nad jezem Bolelouc v Dubu nad Moravou trasa odbočuje do řeky Moravy kudy vede stávajícím korytem přes obce Charváty, Kožušany-Tážaly do Olomouce. Na trase je navrženo 7 plavebních zařizováním u stávajících jezů a vodních elektráren. Rekreační přístavy a přístaviště jsou navrženy v Tovačově, Věrovanech, Dubu nad Moravou, Bolelouci, Draslově-Čertoryjích, Tážalech/Grygově, Olomouci-Nových Sadech, Olomouci-centrum a Olomouci-Kláštěrní Hradisko.

Alternativa 2 – Alternativní vedení vodní cesty je navrženo v úseku Věrovany-Dub nad Moravou. Vodní cesta odbočuje u Věrovan krátkým propojovacím kanálem do řeky Moravy, kde by byla hladina zavzduta stabilizačním stupněm, který by vytvořil dostatečné plavební hloubky až po jez Bolelouc v Dubu nad Moravou, na kterém by bylo vybudováno plavební zařizováním. Toto řešení snižuje počet potřebných plavebních zařizováním.

Etapa 4a – KROMĚŘÍŽ-PŘEROV-OLOMOUC (přes vodní koridor Dunaj-Odra-Labe)

Délka: 40 km vodním koridorem D-O-L, 7 km řekou Bečvou

Počet plavebních komor/zdvihadel: 1 pl. komora / zdvihadlo třídy 0 na řece Bečvě, 3 plavební komory třídy Vb na vodním koridoru D-O-L (samostatná investice)

TRASA

Rekreační vodní cesta navazuje na záměr vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Pro napojení centra Přerova využívá 7 km dlouhé plavební odbočky řekou Bečvou od křížení vodního koridoru D-O-L s řekou Bečvou (u Troubek) až po tenisové kurty v konci vzduť jezu Přerov. Na jezu Přerov je nutné vybudovat plavební zařízení. Rekreační přístaviště jsou navržena ve dvou lokalitách v centru města Přerova.

V Olomouci je navržen na vodním koridoru D-O-L rekreační přístav u tereziánské pevnosti Fort IV v místní části Bystrovany. Rekreační přístaviště je navrženo u bývalého Fortu V.

ETAPA – 4b PŘEROV (přes řeku Bečvu)

Délka: 13 km

Počet plavebních komor/zdvihadel: 4

TRASA

Alternativou k napojení Přerova na rekreační vodní cestu mimo vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je trasování řekou Bečvou až po soutok s řekou Moravou. V této alternativě prochází vodní cesta stávajícím korytem řeky Bečvy, kde by bylo nutné vybudovat dvoje plavební zařízení – na jezu Rokytnice (součást projektu D-O-L) a Troubky. Na řece Moravě by bylo nutné postavit stabilizační stupeň pod soutokem Bečvy a Moravy, a plavební propojku na Skašovské jezero s jedním plavebním zařízením. Tato varianta umožňuje využití rekreačního přístavu Jachtklubu Tovačov.

Součástí této alternativy je také možnost výstavby plavebního zařízení Věrovany na řece Moravě, které umožňuje vyhnout se při trasování rekreační vodní cesty do Olomouce Mlýnskému náhonu.

5. NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ – VODNÍ CESTA

Vodní cesta je navržena shodně s parametry Baťova kanálu ve třídě 0.

Pro splavnění prvního úseku Kroměříž-Kojetín-Lobodice je nutné překonat jez Strž v Kroměříži o výšce cca. 5 m. Pro tento stupeň lze vybudovat plavební komoru o velikosti 38 x 5,3 m nebo lodní zdvihadlo o stejné velikosti. Výhodou lodního zdvihadla jsou jednak předpokládané nižší náklady a také větší atraktivita pro návštěvníky (viz Marketingová část). Velkou předností jezu Strž je, že vytváří již nyní splavný úsek až do Kojetína a Lobodice a není nutné pro potřeby plavby měnit výšku jeho vzduť.



Obr. č. 8: Jez Stráž v Kroměříži

Pro napojení centra Přerova prodloužením odbočky z vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe je nutné překonat jez Přerov o výšce cca 4-5 m. Zde je opět možné využít buď plavební komory nebo lodního zdvihadla. Pro nájezd do plavební komory budou nutné větší úpravy podjezí a výstavba delšího dolního ohlaví (dělicí zdi).



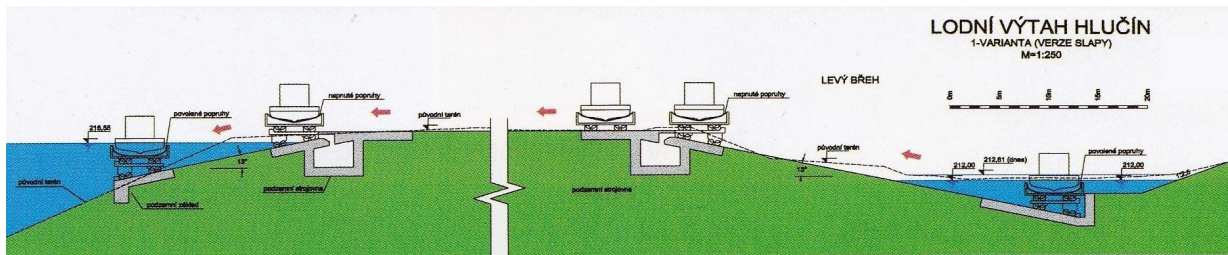
Obr. č. 9: Jez Přerov (zdroj: Tomáš Kolařík)

Obě plavební zařízení by mohla sloužit i pro převádění povodňových vod – sloužila by prakticky jako další jezová pole.

5.1 Rekreační vodní cesta třídy „RB“

Vzhledem k parametrům Mlýnského náhonu a řeky Moravy nad Tovačovem doporučujeme pro úsek Lobodice-Tovačov-Olomouc (ETAPA 2 a ETAPA 3) zařídění vodní cesty v kategorii „RB“ pro rekreační plavbu o rozměrech 9,5 x 3 m s ponorem 1 m a podjezdnou výškou 3,25 m.

V rámci projektu zavedení rekreační plavby na ostravských řekách byl v roce 2007 zpracován společností Vodní cesty a.s. projekt lodního zdvihadla třídy „RB“, který vycházel z provozovaného lodního výtahu na přehradě Orlik o rozměrech 8,5 x 3 m a nosnosti 3,5 tuny.



Obr. č. 10: Návrh lodního výtahu u Hlučína (zdroj: Vodní cesty a.s.)

S ohledem na možnost zavedení osobní plavby navrhujeme plavební zařízení pro úsek Lobodice-Tovačov-Olomouc o rozměrech 10 x 3,5 m a nosností 5 tun.

5.2 Příklady plavidel vhodných pro plavbu v úseku Lobodice-Tovačov-Olomouc

MOTOROVÝ ČLUN

Nejčastější typ malého motorového člunu dosahuje velikosti cca. 5 x 2,5 m s kapacitou do 5 osob. Typ vhodný pro kratší plavby.



Obr. č. 11: Motorový člun na Baťově kanále (zdroj: Přístav Petrov)

MOTOROVÁ JACHTA – VISTULA CRUISER 30

Motorová obytná loď originálně navržená pro malé rekreační vodní cesty. Vhodná pro dlouhé několikadenní plavby.

Délka: 9,50 m
Šířka: 2,85 m

Celková výška od hladiny: 195 cm
 Hmotnost: 2,7 tun
 Ponor (na šroubu): 0,45 cm
 Kapacita osob: 5-7



Obr. č. 12: Motorová obytná loď na Baťově kanále (zdroj: Kroměřížská plavební s.r.o.)

OSOBNÍ LOŤ KORDULKA – OLOLOŤ

Osobní loď původně provozovaná na Baťově kanále pluje dnes v Olomouci. V sezoně 2018 byla loď přesunuta do Přerova. Typ osobní lodi vhodný pro malou rekreační vodní cestu.

Délka: 10 m
 Šířka: 3 m
 Ponor cca: 40 cm
 Hmotnost: 5 tun
 Celková výška od hladiny: 230 cm
 Kapacita osob: 12



Obr. č. 13: Osobní loď Kordulka-OLOLOŤ na řece Moravě v Olomouci (zdroj: Tomáš Kolařík)

SPORTOVNÍ PLAVBA

Splavné úseky vodních cest jsou využívány nejenom motorovou plavbou, ale také kánoisty, veslaři a například Horní Vltava se nově stala oblíbenou destinací pro mořské kajakáře.



Obr. č. 14: Mořští kajakáři v plavební komoře Hluboká nad Vltavou (zdroj: seakayaking.cz)

6. NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ – PŘÍSTAVY

V rámci studie bylo navrženo prodloužení Baťova kanálu směrem od Kroměříže po Olomouc. V tomto prostoru vodní cesty byly navrženy rekreační přístavy v Kroměříži, Kojetíně a Lobodících. Každý přístav se skládá z akvatoriální části – tedy přístavního bazénu, plovoucích mol a obratiště. V případě potřeby budou doplněna protipovodňová vrata při vstupu do přístavu. Svahy kolem přístavního bazénu byly uvažovány ve sklonu 1:2. Další možností plavby je vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (D-O-L), na kterém byly navrženy přístaviště v Přerove a Olomouci a velký rekreační přístav v Olomouci.

Detailní lokalizace a podoba přístavišť a přístavů bude předmětem navazujících stupňů zpracování dokumentace.

6.1 Rekreační přístav Kroměříž (s ochrannou funkcí)

Přístav je v rámci studie navržen v severní variantě nad centrem města v blízkosti vodní nádrže Šlajza II. Umístění rekreačního přístavu Kroměříž je předmětem jednání mezi Kroměříží a Ředitelstvím vodních cest ČR. O výsledné lokalitě rozhodne samostatná studie.

Kapacitní možnosti přístavu jsou navrženy:	40 míst pro malá plavidla (5x2,5 m)
	26 míst pro střední plavidla (8x3 m)
	21 míst pro velká plavidla (10x3,5 m)
	3 místa pro osobní lodě (20x5 m).

Celkem to činí 90 plavidel. Nákres možné skladby přístavu se nachází v příloze 9.



Obr. č. 15: Vizualizace – přístaviště Kroměříž (zdroj: ŘVC)

6.2 Rekreační přístav Kojetín (s ochrannou funkcí)

Přístav je navržen u městské loděnice na poloostrově mezi Moravou a Mlýnským náhonem. Jeho kapacitní možnosti jsou navrženy:

30 míst pro malá plavidla (5x2,5 m)
12 míst pro střední plavidla (8x3 m)
8 míst pro velká plavidla (10x3,5 m)
3 místa pro osobní lodě (20x5 m).

Celkem to činí 53 plavidel. Nákres možné skladby přístavu se nachází v příloze 10.



Obr. č. 16: Sportovní loděnice Kojetín na řece Moravě (zdroj: Tomáš Kolařík)



Obr. č. 17: Inspirace pro přístav: Vizualizace přístavu Napajedla – Pahrbek (zdroj: ŘVC)



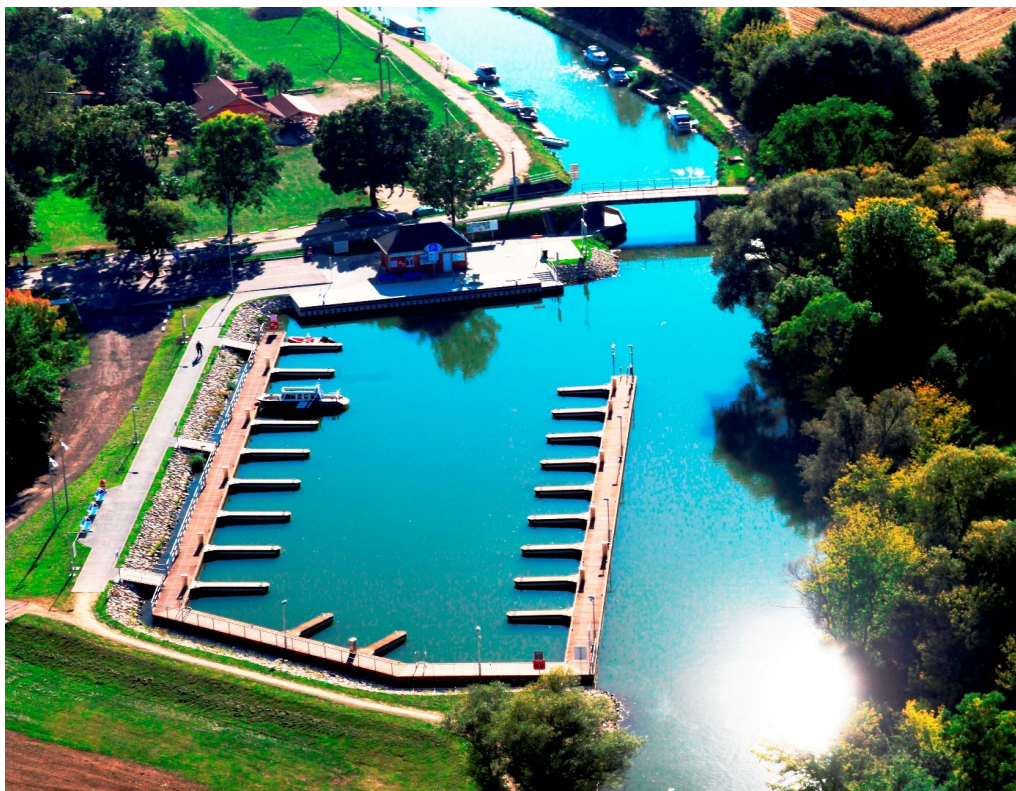
Obr. č. 18: Inspirace pro přístav: Vizualizace servisního centra přístavu Napajedla – Pahrbek (zdroj: ŘVC)

6.3 Rekreační přístav Lobodice – Alternativa 1

Přístav je navržen jižně od města Lobodice na poloostrově mezi Moravou a Mlýnským náhonem. Jeho kapacitní možnosti jsou navrženy:

- 15 míst pro malá plavidla (5x2,5 m)
- 7 míst pro střední plavidla (8x3 m)
- 4 místa pro velká plavidla (10x3,5 m)
- 2 místa pro osobní lodě (20x5 m).

Celkem to činí 28 plavidel. Nákres možné skladby přístavu se nachází v příloze 11.



Obr. č. 19: Inspirace pro přístav Lobodice – let. Snímek rekreačního přístavu Petrov (Zdroj: ŘVC)



Obr. č. 20: Inspirace pro přístav Lobodice – vizualizace přístavu Babice (Zdroj: Obec Babice)

6.4 Přístaviště Lobodice – Alternativa 2

Přístaviště je řešeno ve stejné lokalitě jako přístav, ale jedná se pouze o pevnou betonovou přístavní hranu se třemi úrovněmi přistání podle typu plavidla. Jako inspirace může sloužit návrh přístaviště v centru města Kroměříže.

Nákres možné skladby přístavu se nachází v příloze 12.



Obr. č. 21: Inspirace pro přístavní hranu – vizualizace přístaviště Kroměříž (zdroj: ŘVC)

6.5 Přístaviště Lobodice – centrum

Přístaviště je navrženo v centru obce Lobodice. Jeho kapacitní možnosti jsou navrženy:

7 míst pro malá plavidla (5x2,5 m)

6 míst pro střední plavidla (8x3 m)

2 místa pro velká plavidla (10x3,5 m)

Celkem to činí 15 plavidel. Nákres možné skladby přístavu se nachází v příloze 13.



Obr. č. 22: Inspirace pro přístaviště v centru Lobodice – vizualizace přístavu Veselí nad Moravou (zdroj: ŘVC)

6.6 Rekreační přístav a přístaviště Tovačov

V rámci Etapy 2 je navržen rekreační přístav v zátocce Annínského jezera. Přístaviště na Mlýnském náhonu je možné umístit pod mlýnem Tovačov v centru města.

6.7 Rekreační přístav Jachtklub Tovačov

Jedná se o existující přístav Jachtklub Sokol Tovačov na Skašovském jezeře. Napojení přístavu na vodní cestu by bylo možné propojovacím kanálem u Lobodic (Alternativa 2), případně alternativním propojením od soutoku Bečvy s Moravou.

6.8 Přístaviště Věrovany

Obec Věrovany plánuje výstavbu přístaviště pro turistickou plavbu v novém parku v centru obce.

6.9 Přístaviště Dub nad Moravou

Přístaviště v Dubu nad Moravou je možné výhodně umístit v areálu výletišť Bolelouc. Tato lokalita umožňuje plavbu po řece Moravě již nyní a nachází se na začátku Mlýnského náhonu.

6.10 Přístaviště Olomouc – Nové Sady

Přístaviště by bylo vhodné umístit na jihu Olomouc na již dnes splavném úseku řeky Moravy v lokalitě Na Ostrově, kde je zázemí pro vodní sporty a rekreaci.

6.11 Rekreační přístav Olomouc (D-O-L)

Přístav je umístěn na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe u tereziánské pevnosti Fort IV a jeho kapacitní možnosti jsou navrženy:

79 míst pro malá plavidla (5x2,5 m)
 46 míst pro střední plavidla (8x3 m)
 26 míst pro velká plavidla (10x3,5 m)
 3 místa pro osobní lodě (20x5 m).

Celkem to činí cca 154 plavidel. Nákres možné skladby přístavu se nachází v příloze 14.



Obr. č. 23: Příklad velkého rekreačního přístavu umístěného u historické památky – Hluboká nad Vltavou (zdroj: ŘVC)

6.12 Přístaviště Olomouc (D-O-L)

Lokalita tohoto přístaviště je na vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe u bývalého Fortu V (dnes zahradnictví). Kapacitní možnosti jsou navržena:

- 15 míst pro malá plavidla (5x2,5 m)
- 7 míst pro střední plavidla (8x3 m)
- 4 místa pro velká plavidla (10x3,5 m)
- 2 místa pro osobní lodě (20x5 m).

Celkem to činí cca 28 plavidel. Nákres možné skladby přístavu se nachází v příloze 15.

6.13 Přístaviště Olomouc - centrum

Lokalita kapacitního přístaviště na řece Moravě v centru Olomouce bude předmětem dalšího jednání. Nabízí se možnost umístění přístaviště v rámci výstavby protipovodňové ochrany u Klášterního Hradiska.

6.14 Přístaviště Přerov

V Přerově jsou 2 možnosti umístění pevné betonové přístavní hrany přímo na náplavce městského nábřeží v centru města. Tyto lokality jsou znázorněné v Příloze 6 a 8.

Přístaviště č. 2 od června 2018 využívá osobní loď Kordulka-OLOLOĎ.

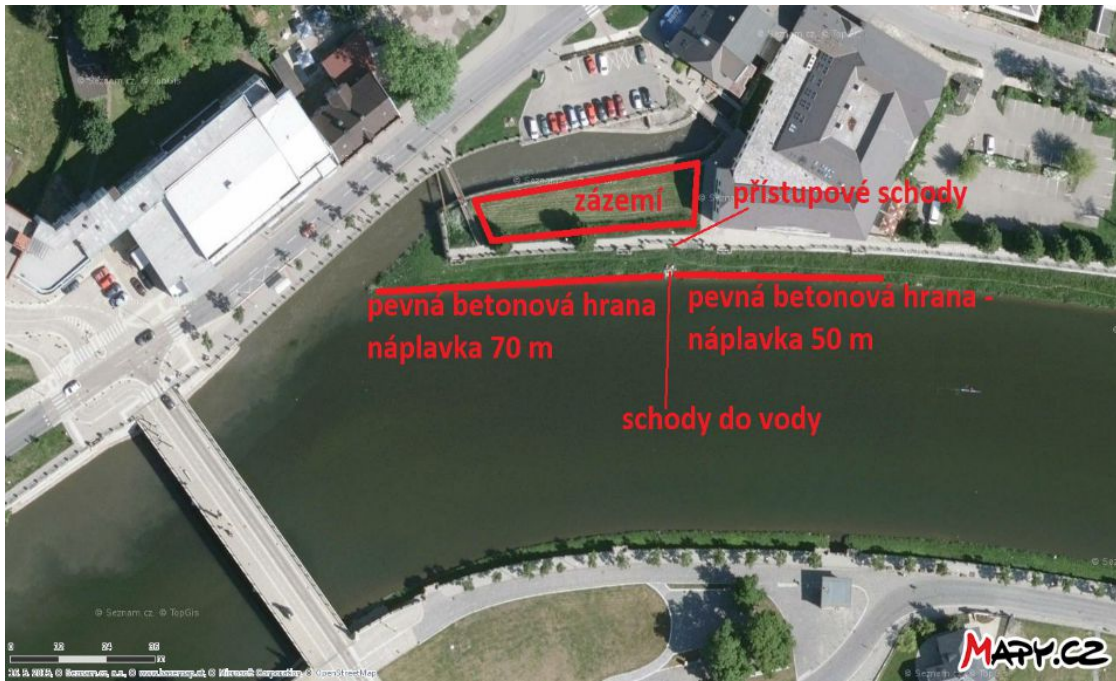
Lokalizace ochranného přístavu ve zdrži jezu Přerov bude předmětem dalších jednání v závislosti na přípravě projektu. Možných lokalit je několik, zejména v lokalitách tzv. brownfield.



Obr. č. 24: Pohled na řeku Bečvu v centru města Přerova (zdroj: Tomáš Kolařík)



Obr. č. 25: Schéma přístaviště I u Mostu míru (zdroj: vlastní zpracování)



Obr. č. 26: Schéma přístaviště 2 v centru města Píerova u sportovního centra Mlýn (zdroj: vlastní zpracování)

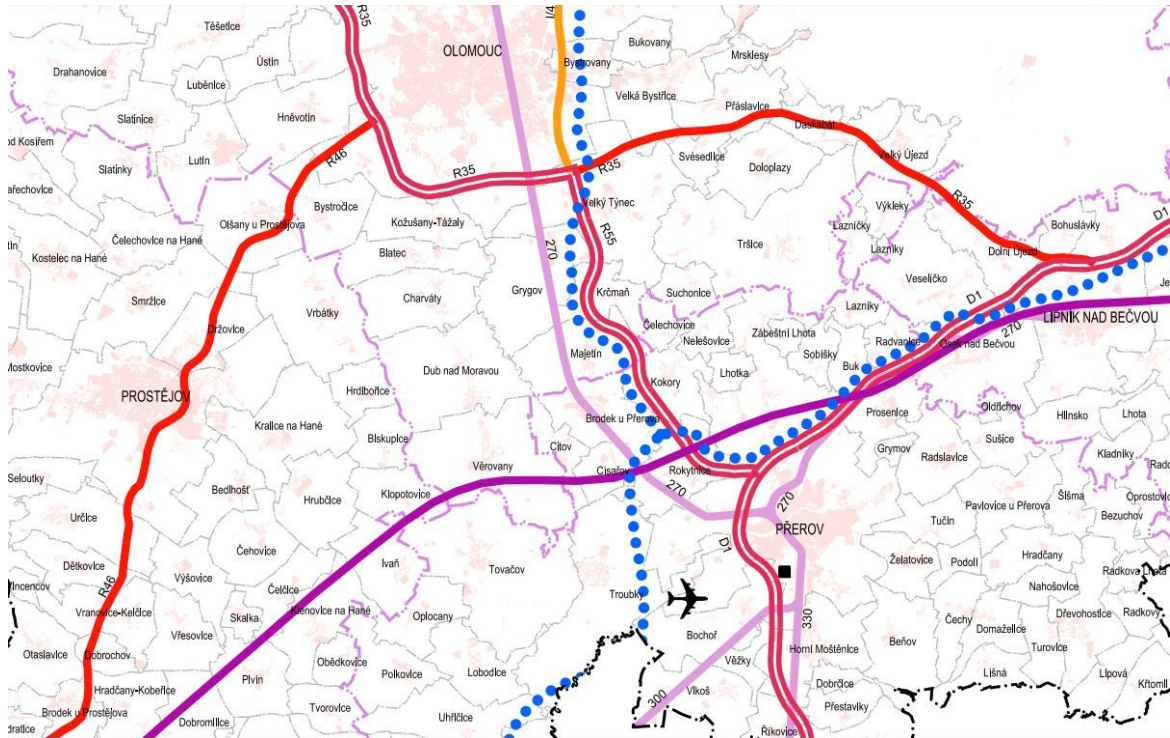


Obr. č. 27: Přístaviště č. 2 v centru města Píerova slouží od června 2018 jako základna pro osobní plavbu (zdroj: Plavby Olomouc)

7. POSOUZENÍ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE A ÚZEMNÍCH PLÁNŮ

Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje počítají v současnosti s rozvojem vodní dopravy pouze v rámci vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Pro další přípravu záměru by bylo nutné doplnit „rekreační vodní cestu“ do Zásad územního rozvoje při jejich další aktualizaci.

S ostatními záměry uvedenými v Zásadách územního rozvoje studovaný záměr není v rozporu nebo konfliktu.



Obr. č. 28. : ZÚR Olomouckého kraje – doprava (zdroj: Olomoucký kraj)

VRT – vysokorychlostní železnice

V prostoru u obce Věrovany zvažovaná vodní cesta Etapa 3 Tovačov-Olomouc kříží plánovanou trasu vysokorychlostní trati. Vzhledem k vedení trasy korytem Mlýnského náhonu a potřebné podjezdné výšce cca 4 m se v současné době nejedná o problém a křížení vodní cesty s vysokorychlostní železnicí bude podrobněji zváženo v další etapě přípravy záměru.

CHOPAV Kvartér řeky Moravy

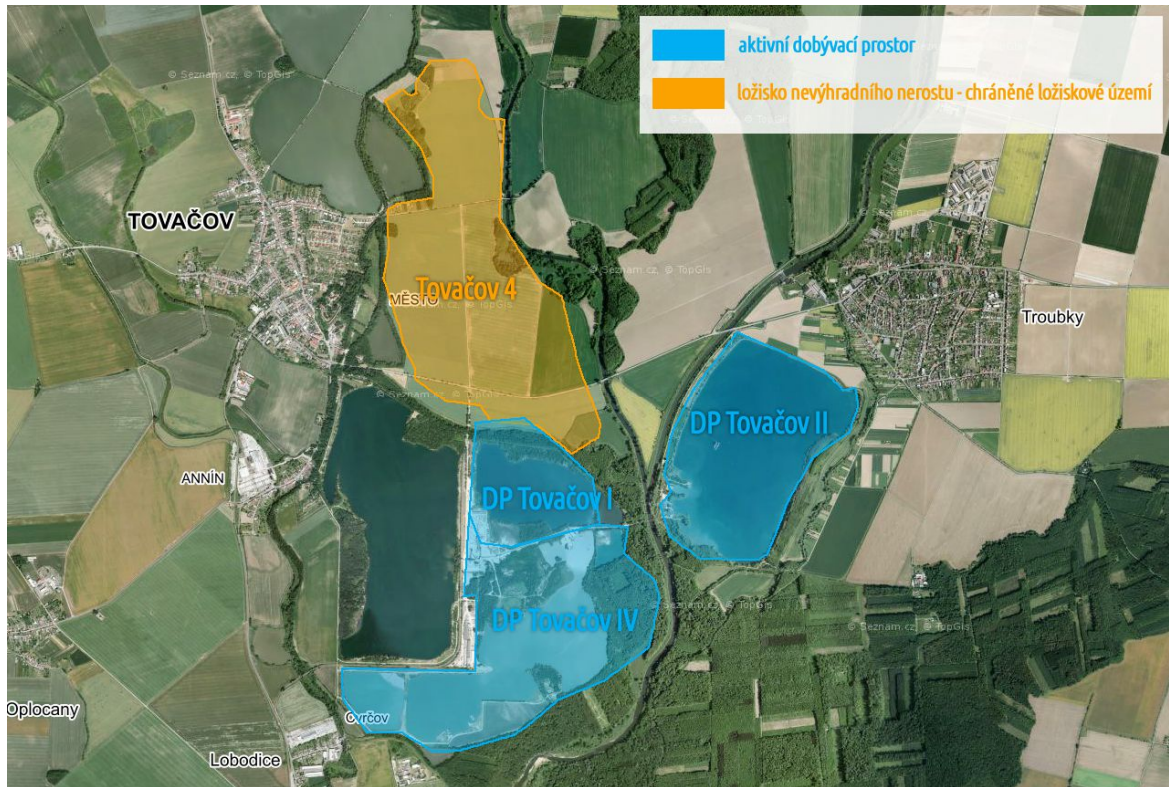
Záměr využívá v převážné míře stávající vodní toky, neočekává se proto vliv na CHOPAV Kvartér řeky Moravy.

ÚSES

Záměr se přímo nebo nepřímo dotýká nadregionálních biokoridorů K 136 - řeka Morava, K 143 - řeka Bečva, regionálního biokoridoru RK 1453 - tok Blata, nadregionálního biocentra 104 - Chropyňský luh. Více uvedeno ve Vstupní analýze potenciálních střetů se zájmy ochrany přírody a krajiny.

Chráněné ložiskové území a dobývací prostor Tovačovská jezera

V části lokality „Tovačovská jezera“ je stanoveno chráněné ložiskové území a dobývací prostor. Studie byla konzultována se společností Českomoravský štěrk. Na základě projednání bylo doporučeno trasování rekreační vodní cesty Mlýnským náhonem mimo dobývací prostor. Byla upravena lokalizace rekreačního přístavu Tovačov.



Obr. č. 29. : Dobývací prostory v oblasti Tovačovských jezer (zdroj: vlastní zpracování)

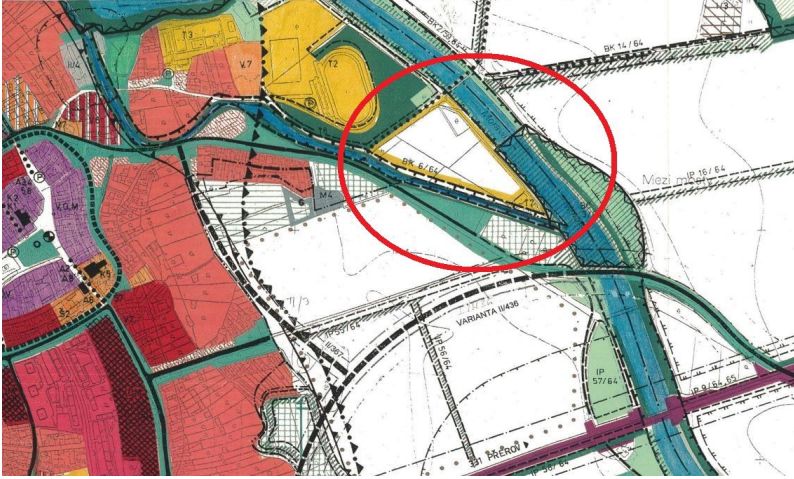
Protipovodňová ochrana

Po konzultaci s Povodím Moravy s.p. konstatujeme, že studovaný záměr není ve zvažovaných variantách v konfliktu s připravovanou protipovodňovou ochranou na řekách Morava a Bečva.

ÚZEMNÍ PLÁNY OBCÍ

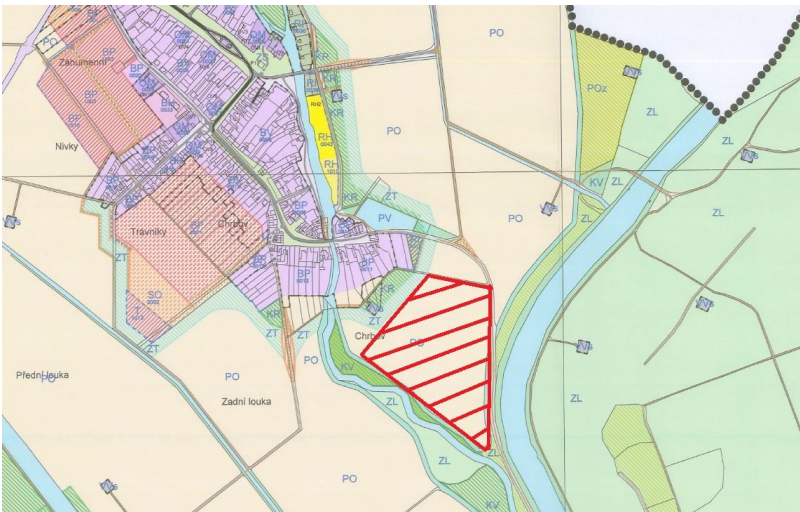
Rekreační přístavy je možné situovat dle územních plánů do široké definice využití území – u nedávno realizovaných záměrů přístavů Hluboká nad Vltavou a Petrov se jednalo o území vymezená pro sportovní využití a přírodě blízkou rekreaci.

Kojetín – záměr je v souladu s územním plánem obce. V prostoru navrženém pro rekreační přístav je území vymezené pro tělovýchovu, sport a krátkodobou rekreaci. Část plochy je využita pro potřeby loděnice.



Obr. č. 30: ÚP Kojetín – navržená lokalita pro rekreační přístav (zdroj: Město Kojetín)

Lobodice – území navrhované pro umístění rekreačního přístavu v přímém sousedství řeky Moravy je dnes územním plánem vytyčeno jako plochy zemědělské půdy. Obec v současné době pořizuje nový územní plán a má zájem na základě této studie provést změnu užití části plochy pro rekreační využití. Další navrhovanou lokalitou pro rekreační plavbu je menší přístaviště v centru obce u sportovního areálu, kde se nachází nový kemp.

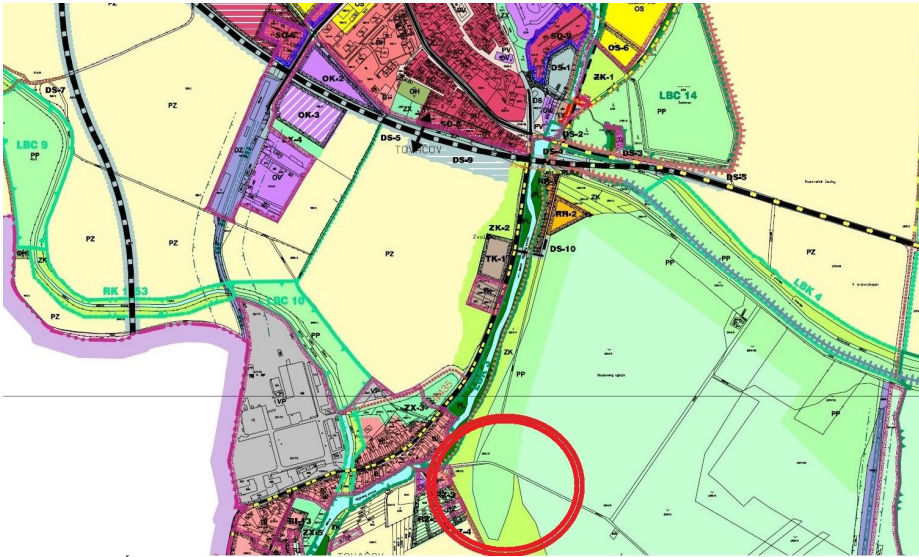


Obr. č. 31: ÚP Lobodice – navržená lokalita pro přístaviště a rekreační přístav u řeky Moravy (zdroj: Obec Věrovany)

Tovačov – v prostoru řešeném územním plánem Města Tovačov se nachází Tovačovská jezera, která mají doposud nevyužitý rekreační potenciál. Tomuto stavu odpovídá i stávající územní plán, který vymezuje v prostoru jezer pouze dvě lokality pro rekreaci a sport. První lokalita se nachází v blízkosti centra města Tovačov na břehu Annínského jezera využití území typu „REKREACE HROMADNÁ“ a „REKREACE RODINNÁ“. Na Skašovském jezeře v prostoru „Chalupy“ funguje Jachtklub TJ Sokol Tovačov – území je vymezeno jako „OBČANSKÁ VYBAVENOST-zařízení pro tělovýchovu a sport“.

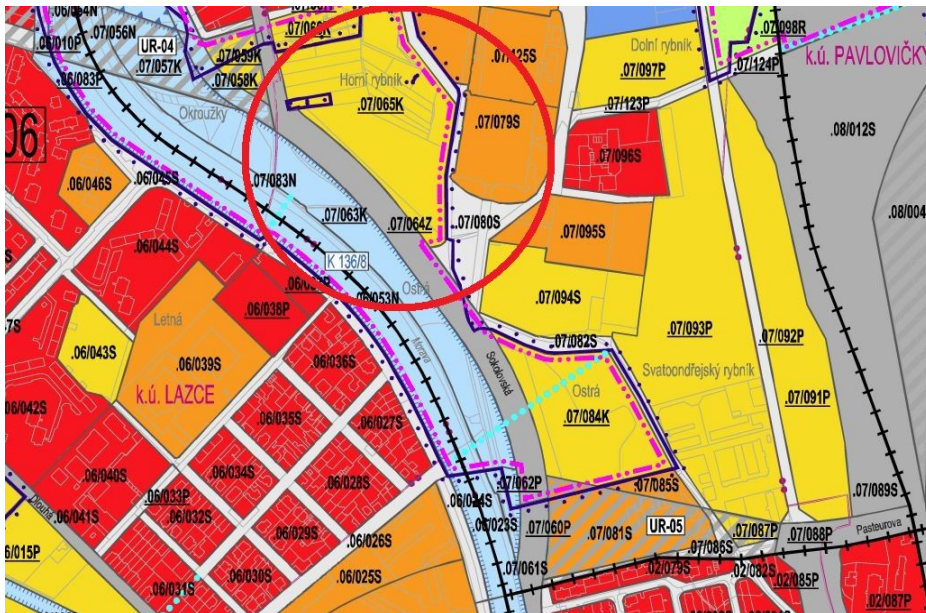
Přístaviště rekreačních lodí doporučujeme situovat po konzultaci se společností Českomoravský šterk do zátoky v severozápadní části Annínského jezera v docházkové

vzdálenosti od centra města Tovačov. Další využití Skašovského jezera pro vodní sporty v průběhu a po dokončení těžby bude předmětem dalších jednání.



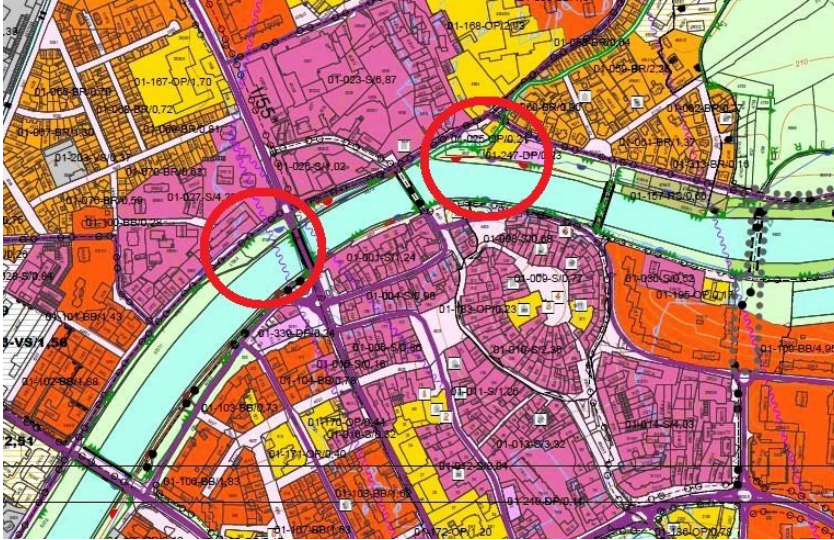
Obr. č. 32: ÚP Tovačov – navržená lokalita pro rekreační přístav (zdroj: Město Tovačov)

Olomouc – v prostoru Olomouce vodní cesta prochází stávajícím korytem řeky Moravy, plavební komora je situována na protipovodňovém kanálu v území určeném jako „plochy vodní a vodohospodářské“, větší přístaviště by bylo vhodné situovat do sousedství vysokoškolských kolejí „Envelopa“ na pravém i na levém břehu – území vymezeno jako „plochy veřejného vybavení“ a „plochy veřejné rekreace“. Zde je možnost realizace loděnice pro vodní sporty a zázemí provozované osobní lodní dopravy v předstihu před splavněním řeky Moravy na jih. Vhodná lokalita pro velký rekreační přístav se nachází u vojenské nemocnice Hradisko – vymezení území „plochy veřejné rekreace“.



Obr. č. 33: ÚP Olomouc – navržená lokalita pro přístaviště nebo rekreační přístav „u Hradiska“ (zdroj: Město Olomouc)

Přerov – vodní cesta je územně chráněna až do podjezí jezu Přerov územní rezervou vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, plavební komora Přerov je situována na pravém břehu u jezu Přerov v prostoru dle územního plánu „plochy smíšené krajinné zeleně“, přístaviště 1 a 2 jsou navržena jako součást nábrežní zdi (náplavky) a není pro ně nutný zábor pozemků – území na městském nábřeží jsou vymezena jako „veřejně přístupná prostranství pro městskou zeleň“.



Obr. č. 34: ÚP Přerov – přístaviště jsou navržena na městském nábřeží (zdroj: Město Přerov)

Územní studie území se zvýšeným potenciálem pro rekreaci a cestovní ruch RC5 Olomoucko – jih

Záměr je v souladu s územní studií RC5 Olomoucko – jih, která se zabývá společným územím v úseku Dub nad Moravou-Olomouc. Ve vztahu k řece Moravě tato studie uvádí: „co se týká pásu kolem Moravy, který je z hlediska turistiky v území prakticky nedostupný, zasluhoval by v rámci návrhu revitalizace přiblížení k turisticko–rekreační funkci.“ Ze studie vyplývá velký zájem obcí a obyvatel o rozšíření možností vodních sportů: „Prakticky od všech zástupců obcí zazněla poznámka k nedostatku ploch pro letní vodní rekreaci v území (absence přírodního koupaliště).“ Jako hlavní jádro rekreace v území byl navržen areál pro letní rekreaci a vodní sporty v místě těžby štěrkopísků v k.ú. Grygov.



Obr. č. 35: Vizualizace areálu pro letní rekreaci a vodní sporty u Grygova (zdroj: Územní studie RC5)

Studie doporučuje revitalizaci řeky Moravy s ohledem na plnění funkce nadregionálního biokoridoru ÚSES, funkce lokality Natury 2000 a rekreační funkce v řešeném území. K tomuto uvádíme, že je možné provést revitalizaci řeky Moravy i při zachování možností pro rekreační plavbu. Nutná je koordinace obou záměrů – především aby byla při revitalizaci toku zachována plavební dráha v řece Moravě.

8. KONZULTACE

Studie byla v průběhu zpracování konzultována se státními institucemi Povodí Moravy s.p., Ředitelství vodních cest ČR, Státní plavební správa, Mikroregion Střední Haná obcemi a městy Kroměříž, Kojetín, Lobodice, Tovačov, Věrovany, Dub nad Moravou, Olomouc a Přerov.

Povodí Moravy, s.p. – Územní studie prodloužení Bařova kanálu byla představena Povodí Moravy, s.p. především s ohledem na řešení protipovodňové ochrany na řece Moravě a Bečvě. Případný rozvoj rekreační plavby od Kroměříže směrem do Olomouckého kraje je z pohledu správce toku možný a není v konfliktu s plánovanými prvky protipovodňových opatřeními. Povodí Moravy, s.p. vítá zájem o rozvoj rekreační plavby ve vazbě na Bařův kanál a Moravní vodní cestu.

Ředitelství vodních cest ČR – Studie byla konzultována s vedením organizace. ŘVC ČR vyslovalo ke zpracování studie prodloužení Bařova kanálu do Olomouckého kraje obecný souhlas a podporu. Záměr bude podrobněji konzultován v případě další přípravy.

Státní plavební správa – Státní plavební správa, po zhlédnutí prezentace, vítá zpracování studie k prodloužení Bařova kanálu do Olomouckého kraje a tuto podporu rozvoje rekreační plavby. Záměr odpovídá ve většině své trasy stanoveným vodním cestám České republiky. Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění, stanovuje v Seznamu dopravně významných vodních cest jako vodní cestu využívanou „vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec (Bařův kanál)“ a jako vodní cestu využitelnou „vodní tok Bečvy od Přerova po ústí vodního toku Moravy“. V dalších fázích záměru žádá o konzultace s pobočkou Přerov Státní plavební správy.

Mikroregion Střední Haná – Na jednání valné hromady Svazku obcí mikroregionu Střední Haná dne 26. 4. 2018 byla vyjádřena podpora myšlenky prodloužení Bařova kanálu v úseku Kojetín-Lobodice-Tovačov, zejména s možností podpory turistického ruchu na území Mikroregionu Střední Haná.

Město Kroměříž – Studie byla konzultována. Město Kroměříž zvažuje lokalizaci ochranného rekreačního přístavu. Severní varianta se ukazuje jako vhodnější i s ohledem na záměr prodloužení Bařova kanálu do Olomouckého kraje. Kroměříž vítá zvážení možností prodloužení rekreační vodní cesty, které by znamenalo další zvýšení turistického ruchu. Lodní zdvihadlo u jezu Strž na řece Moravě by se mohlo také stát významnou turistickou atrakcí.

Město Kojetín – Na základě konzultace se starostou města Kojetín byla vyjádřena podpora záměru a byl vyjádřen zájem Mikroregionu Haná na rozvoji turistického ruchu v souvislosti s

rozvojem rekreační plavby. Bylo konzultováno umístění rekreačního přístavu u zmodernizované loděnice, které odpovídá územnímu plánu.

Obec Lobodice - Studie byla konzultována s vedením obce. Starosta zdůraznil zájem obce na rozvoji rekreace a turistiky. Návrh záměru byl upraven dle požadavků obce – byla doplněna nová lokalita přístaviště v centru obce v odpočinkové zóně pro turisty, cykloturisty a vodní turisty i konzultována lokalita rekreačního přístavu na řece Moravě. Lobodice v současnosti zpracovávají nový územní plán a obec zahrne výsledky studie do návrhu územního plánu.

Město Tovačov – Tovačov má velký potenciál pro rozvoj cykloturistiky a vodních sportů. Konkrétní přínosy pro rozvoj rekreační plavby pro město budou předmětem navazujících stupňů zpracování dokumentace

Obec Věřovany – Studie byla představena vedení obce. Obec vítá myšlenku na obnovení rekreační plavby na Mlýnském náhonu a v této souvislosti konstatovala, že je připravována výstavba přístaviště v parku v centru obce.

Městys Dub nad Moravou – Městys Dub nad Moravou vítá zpracování Územní studie prodloužení Bařova kanálu do Olomouckého kraje. Zpracování studie bylo konzultováno s vedením městyse. Studie byla představena Radě městyse Dub nad Moravou dne 27. června 2018 a Rada městyse podpořila její zpracování – viz usnesení Rady městyse Dub nad Moravou č. 5-70/18. Dále Rada městyse konstatovala podporu rozvoji vodní turistiky a je nakloněna myšlence propojení Olomouce a Dubu nad Moravou využitím splavné řeky Moravy. Zpracovateli byla upřesněna vhodná lokalita pro rekreační přístaviště v lokalitě Bolelouc, kde se nachází výletišť se zázemím pro turisty. V případě využití Mlýnského náhonu městys už léta upozorňuje na špatný stav této vodohospodářské stavby, která slouží nejenom k zásobování vodních elektráren, ale také zajišťuje vodu pro desítky rybníků. V případě, že by se podařilo v budoucnu propojit opravu Mlýnského náhonu s jeho úpravou pro rekreační plavbu, mělo by to pro rozvoj regionu velký význam.

Město Olomouc – Studie byla konzultována s vedením města. V současné době je připravována studie další etapy protipovodňové ochrany města Olomouc. Studie prodloužení Bařova kanálu do Olomouckého kraje bude s městem konzultována, aby došlo ke koordinaci připravovaných akcí

Město Přerov – Studie prodloužení Bařova kanálu do Olomouckého kraje byla konzultována s vedením města Přerova. Studie byla představena Radě města Přerova dne 5. dubna 2018 a Rada ji vzala na vědomí - viz usnesení Rady města Přerova č. 3731/89/11/2018. Město Přerov podporuje rozvoj všech forem turistického ruchu a vítá zájem Olomouckého kraje na rozvoji vodní turistiky a rekreační plavby.

Českomoravský šterk, a.s. – Studie byla konzultována s vedením společnosti. V současné době je pro tzv. "malou plavbu" vymezeno pouze Annínské jezero a to pro rybářské lodě s elektrickým pohonem o výkonu do 5 kW. Na základě předaných informací zpracovatel upravil lokalizaci rekreačního přístavu Tovačov u Annínského jezera a upravil Analýzu střetů s ochranou přírody. Společnost je otevřena návrhům k rozvoji cestovního ruchu v oblasti Tovačovských jezer a žádá o konzultaci při další přípravě tohoto záměru.

Kopie stanovisek jsou přiloženy k Územní studii prodloužení Bařova kanálu do Olomouckého kraje jako Příloha č. 18.

9. SITUOVÁNÍ SERVISNÍCH CENTER

Servisní centra zajiřtují základní služby pro rekreační plavidla – doplnění pitné vody, čerpání pohonných hmot nebo vyčerpání odpadních vod a likvidaci odpadu. V některých přístavech je umístěn také jeřáb pro manipulaci s plavidly.

Jejich situování doporučujeme v místech rekreačních přístavů s ochrannou funkcí – tj. Kroměříř a Kojetín. Lokality v dalších etapách doporučujeme určit při jejich podrobnější přípravě.

10. VÝHODY A NEVÝHODY JEDNOTLIVÝCH TRAS

ETAPA 1 – Kroměříř-Kojetín-Lobodice

Tato etapa představuje v současnosti již splavný úsek řeky Moravy, chybí zde jen plavební zařízení pro překonání jezu Strž a přístaviště, respektive přístavy pro obsluhu rekreačních plavidel. Tuto etapu doporučujeme k přípravě v návaznosti na prodloužení Bařova kanálu do Kroměříže. Ve vztahu k životnímu prostředí se předpokládají minimální vlivy.

PODJEZDNÉ VÝŠKY MOSTŮ

Na řece Moravě v úseku Kroměříř-Lobodice jsou 4 silniční mosty a 1 železniční most, které dosahují podjezdné výšky 3-4 m, jsou tedy vhodné pro rekreační a osobní plavbu.



Obr. č. 36: Železniční most přes řeku Moravu u Kojetína

ETAPA 2 – Lobodice-Tovačov

Napojení Tovačova na splavnou řeku Moravu je možné historickým vodním dílem Mlýnský náhon, který je svými parametry podobný Bařovu kanálu. Nevýhodou je nutnost investic do tří plavebních zařízení a opravy náhonu. Mlýnský náhon má také přírodě blízký charakter a

jeho případné úpravy by musely být řešeny velice citlivě (minimální směrové úpravy, omezení kácení dřevin apod.).

Variantně je možné napojit Tovačov pomocí plavebního kanálu s jedním plavebním zařízením mezi Moravou a Skašovským jezerem a s propojkou na Annínské jezero – zde je nevýhodou těžební prostor, ochrana zdroje pitné vody a Evropsky významná lokalita.

PODJEZDNÉ VÝŠKY MOSTŮ

Na Mlýnském náhonu se nachází 4 silniční mosty a 1 železniční, které dosahují nízké podjezdové výšky kolem 1-2 m a bylo by nutné dosáhnout jejich postupného zvýšení.



Obr. č. 37: Mlýnský náhon v Lobodicích (zdroj: Tomáš Kolařík)



Obr. č. 38: Charakter Mlýnského náhonu mezi Lobodicemi a Tovačovem (zdroj: Tomáš Kolařík)



Obr. č. 39: Zakořčení etapy 2 v Tovačově pod mlýnem, kde je vhodné místo pro obratiště lodí a přístaviště (zdroj: Tomáš Kolařík)

ETAPA 3 – Tovačov-Olomouc

Tuto etapu lze rozdělit na dvě části: první část vedenou z Tovačova do Dubu nad Moravou Mlýnským náhonem a druhou část vedenou řekou Moravou z Dubu nad Moravou do Olomouce. Na Mlýnském náhonu se jedná v případě splavnění o potřebu větších investic do opravy náhonu, výstavby tří plavebních zařízení a zvednutí nízkých mostů. Tento úsek Mlýnského náhonu má přírodě blízký charakter a jeho případné úpravy by musely být řešeny velice citlivě (minimální směrové úpravy, omezení kácení dřevin apod.).

Alternativně lze obejít úsek od Věrovan do Dubu nad Moravou řekou Moravou, která má lepší parametry pro plavbu, ale bylo by nutné zde postavit stabilizační stupeň.

Úsek z Dubu nad Moravou do Olomouce je oproti Mlýnskému náhonu širší a hlubší a je zde povolena a provozována plavba plavidly s výkonem motoru do 10 kW. Pro napojení centra Olomouce by bylo nutné překonat dva stávající jezy. Úsek řeky Moravy pod Olomoucí je součástí EVL Morava - Chropýňský luh, úprava plavební dráhy by proto měla být provedena šetrným způsobem s minimálními zásahy do břehů a dřevin. Splavnost pro rekreační plavbu je však již nyní dostatečná – v sezóně 2018 byly zahájeny v tomto úseku plavby osobní lodí Marie Terezie.

PODJEZDNÉ VÝŠKY MOSTŮ

Na Mlýnském náhonu se nachází v úseku Tovačov-Dub nad Moravou 10 silničních mostů a několik lávek, které dosahují podjezdné výšky 1-2 m a bylo by nutné dosáhnout jejich postupného zvýšení.

Na řece Moravě v úseku Dub nad Moravou-Olomouc se nachází 7 silničních mostů a 1 železniční most, které většinou dosahují dostatečné podjezdné výšky 3-4 m.



Obr. č. 40: Charakter Mlýnského náhonu v Dubu nad Moravou (zdroj: Tomáš Kolařík)



Obr. č. 41: Řeka Morava v Dubu nad Moravou u vyletiště Bolelouc (zdroj: Tomáš Kolařík)



Obr. č. 42: Jez Bolelouc v Dubu nad Moravou (zdroj: Tomáš Kolařík)



Obr. č. 43: Úsek řeky Moravy nad Dubem nad Moravou je využíván ke sportovní plavbě (zdroj: Tomáš Kolařík)



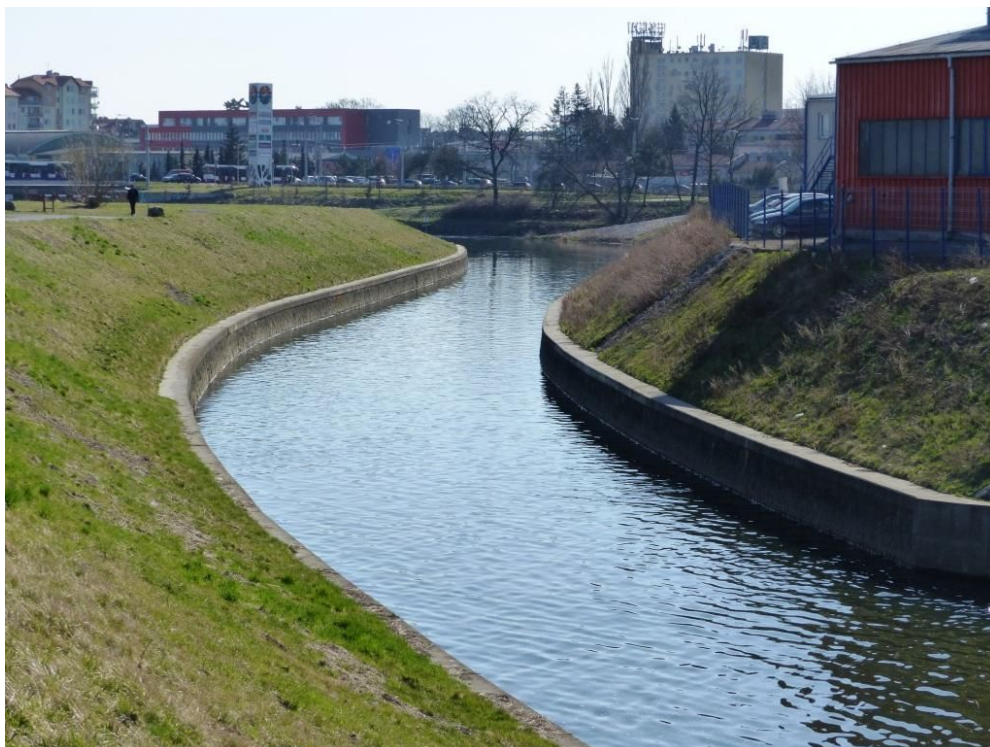
Obr. č. 44: Most přes řeku Moravu u Charvát



Obr. č. 45: Osobní loď Marie Terezie pluje po řece Moravě v úseku Nové Sady-jez Kožušany. (zdroj: Plavby Olomouc)



Obr. č. 46: Jez na protipovodňovém obtokovém kanále v Olomouci. Pro překonání jezu je potřeba vybudovat plavební zařízení (zdroj: Tomáš Kolařík)



Obr. č. 47: Protipovodňový obtokový kanál v Olomouci s vhodnými plavebními poměry (zdroj: Tomáš Kolařík)

ETAPA 4a – Kroměříž-Přerov-Olomouce (vodním koridorem D-O-L)

Napojení Přerova a Olomouce pomocí vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe má výhodu minimálních přímých investic pro rekreační plavbu, které by navazovaly na investice do velké vodní cesty. V případě Přerova by se jednalo o prodloužení splavnosti Bečvy o několik kilometrů pomocí jedné plavební komory třídy 0, zatímco v případě Olomouce by se dal rekreační přístav a přístaviště postavit přímo na tělese vodního koridoru D-O-L.

Nevýhodou tohoto řešení je delší časový horizont realizace. Úsek řeky Bečvy pod Přerovem není přírodně chráněnou lokalitou a práce na vodní cestě lze využít k revitalizaci tohoto úseku řeky – přírodě blízké břehové opevnění, mělké pobřežní zóny, apod.

ETAPA 4b –napojení Přerova (řekou Bečvou)

Výhoda napojení města Přerova řekou Bečvou od soutoku s řekou Moravou spočívá především v kratším horizontu možné realizace. Nevýhodou tohoto řešení je potřeba výstavby dalších tří plavebních objektů a nutnost napojení na Tovačovská jezera, což může být vzhledem k probíhající těžbě a chráněnému území NATURA 2000 komplikované.

PODJEZDNÉ VÝŠKY MOSTŮ NA ŘECE BEČVĚ

Na řece Bečvě se od soutoku s řekou Moravou po centrum města Přerova nachází 4 silniční mosty, 2 železniční mosty, 2 lávky pro pěší a 2 technologické lávky, které dosahují podjezdné výšky 3-4 m a jsou tedy vhodné pro rekreační a osobní plavbu z Baťova kanálu. Připravovaný dálniční most D1 přes řeku Bečvu počítá s plavebním prostorem 40 x 7 m vhodným i pro velkou plavbu.

Osobní plavba na řece Bečvě v roce 2018 prokázala, že všechny mosty v centru města Přerova mají dostatečnou podjezdnou výšku.



Obr. č. 48: Tyršův most přes řeku Bečvu v centru Přerova



Obr. ř. 49: Osobní loď Kordulka-Ololod' na řece Bečvě v centru Píerova (zdroj: Plavby Olomouc)



Obr. ř. 50: Osobní loď Kordulka-Ololod' proplouvá pod mostem u loďnice (zdroj: Deník / Jiří Kopáč)



Obr. ř. 45: Źelezniční most pıes řeku Bečvu v Píerově má dostatečnou podjezdnou výšku pro rekreační a osobní plavbu (zdroj: Tomáš Kolařik)

11. ORIENTAČNÍ FINANČNÍ NÁROČNOST ZÁMĚRU

Na základě konzultací s Ředitelstvím vodních cest ČR a Povodím Moravy s.p. lze odhadovat orientační ceny za plavební objekty:

- plavební komora třídy 0: 200 mil. Kč
- lodní zdvihadlo třídy 0: 100-150 mil. Kč
- lodní zdvihadlo třídy RB: 15-20 mil. Kč
- přístaviště: 10-15 mil. Kč
- rekreační přístav: 30-40 mil. Kč
- rekreační přístav (ochranný): 80-100 mil. Kč
- úprava (splavnění) 1 km toku – velké prohrábky vč. opevnění břehů: 3-5 mil. Kč
- úprava (splavnění) 1 km toku – menší práce ve splavném úseku: 2-3 mil. Kč

Podle těchto hodnot lze pro jednotlivé etapy výstavby rekreační vodní cesty uvažovat tyto orientační hodnoty finanční náročnosti pro třídu 0:

- ETAPA 1: cca 250-300 mil. Kč
- ETAPA 2: cca 300-400 mil. Kč
- ETAPA 3: cca 600-800 mil. Kč
- ETAPA 4a: cca 250-300 mil. Kč
- ETAPA 4b: cca 300-400 mil. Kč

V případě realizace rekreační vodní cesty v úseku Lobodice-Olomouc ve třídě „RB“ lze uvažovat tyto orientační hodnoty:

- ETAPA 2: cca 100-200 mil. Kč
- ETAPA 3: cca 200-300 mil. Kč

Výše uvedené ceny jsou pouze orientační a slouží k základní cenové rozvaze jednotlivých etap záměru. Ceny a zdroje financování budou upřesněny v dalších fázích přípravy záměru.

12. DEFINICE PLAVEBNÍCH OBJEKTŮ

Plavební komora / lodní zdvihadlo – plavební zařízení sloužící pro překonání příčné překážky na vodní cestě (např. jezu). Plavební komora překonává rozdíl hladin na hydraulickém principu, kdy je naplněna vodou nebo vyprázdněna. Lodní zdvihadla jsou vertikální (svislá) nebo šikmá a mohou být suchá (loď je umístěna na plošině) nebo s přepravní vanou naplněnou vodou.

Přístaviště – umožňuje základní možnosti krátkodobého kotvení. Buduje se zpravidla u menších obcí a turistických cílů nižší atraktivity nebo tam, kde by stavba většího rekreačního přístavu nebyla možná.

Rekreační přístav – je určený pro dlouhodobější kotvení většího počtu rekreačních a několika osobních plavidel. Součástí přístavu je sociální zařízení, případně kapitanát (správa přístavu).

Rekreační přístav (ochranný) – jedná se o rekreační přístav s protipovodňovou ochranou funkcí – vysokovodní uzavírací prvky nebo protipovodňová vrata chránící vjezd do přístavu. Součástí přístavu je sociální zařízení, případně kapitanát (správa přístavu).

Servisní centrum – zajišťuje základní služby pro rekreační a osobní plavidla – doplnění pitné vody, čerpání pohonných hmot nebo vyčerpání odpadních vod a likvidace odpadu.

Sjezd do vody – slouží ke spouštění plavidel na vodní cestu. Sjezdy do vody jsou důležitou součástí vodní cesty a umožňují plavebně využívat i izolované úseky.

13. ZÁVĚR

Studie prokázala, že vedení rekreační vodní cesty je po územní stránce proveditelné.

Prodloužení Bařova kanálu představuje potenciálně významný příspěvek k rozvoji trvale udržitelného turistického ruchu v jižní části Olomouckého kraje.

Postupná realizace záměru by jednoznačně zvýšila zájem o vodní turistiku a měla by pozitivní vliv na rozvoj cestovního ruchu v regionech. Uvedené lokality přístavů a přístavišť představují zajímavé turistické cíle nejen pro lodní turisty, čímž by významně přispěly k rozvoji regionální turistiky.

Prodloužení Bařova kanálu by mělo významný přínos pro propagaci Olomouckého kraje.

Doporučujeme další přípravu záměru, zejména Etapy č. 1, a podporu rozvoje rekreační plavby v úsecích, kde je možná již dnes – Kojetín, Přerov, Dub nad Moravou a Olomouc.

Zpracovatel: Vodní cesty, a.s. a VODOTIKA, a. s.

Ing. Jan Skalický

Ing. Petr Forman

Ing. Jan Bartoň

Tomáš Kolařík

Ing. Miloš Kedrovič

Ing. Magdaléna Vicianová

Ing. Miroslav Kolesár

Únor 2018 (aktualizace červen 2018)

PŘÍLOHY:

1. Marketingová část
2. Analyticko-návrhová část
3. Celková situace
4. Situace 1 (úsek Kroměříř – Lobodice)
5. Situace 2 (úsek Troubky – Olomouc)
6. Situace 3 (úsek Přerov)
7. Situace 4 (úsek Tovačov – Olomouc)
8. Situace Přerov, M 1:10 000
9. Rekreační přístav Kroměříř
10. Rekreační přístav Kojetín
11. Rekreační přístav Lobodice
12. Přístaviště Lobodice
13. Přístaviště Lobodice-centrum
14. Rekreační přístav Olomouc (D-O-L)
15. Přístaviště Olomouc (D-O-L)
16. Mapa vodních cest ČR
17. Vstupní environmentální analýza
18. Stanoviska k územní studii