

INVESTIČNÍ ZÁMĚR

„Zvýšení bezpečnosti obousměrného provozu na Baťově kanále“ – lokalizační a dispozičně-technická studie



Název investora:
Adresa vč. PSČ:
IČ:
DIČ:

Povodí Moravy, s.p.
Dřevařská 11, 602 00 Brno
70890013
CZ70890013

1 Základní údaje

Název stavby:	Zvýšení bezpečnosti obousměrného provozu na Baťově kanále
Voní tok:	Plavební a závlahový kanál (Baťův kanál)
Kraj:	Zlínský, Jihomoravský
OPR:	Otrokovice, Uherské Hradiště, Veselí nad Moravou, Hodonín
Stupeň dokumentace:	Studie
Účel stavby:	Vybudování výhyben na Baťově kanále, zvýšení bezpečnosti a plynulosti plavebního provozu
ČHP:	4-13-01, 4-13-02
Správce vodního díla:	Povodí Moravy, s.p., ZSM Uherské Hradiště

2 Časový plán zpracování

Zahájení:	2021
Ukončení:	2022

3 Popis stávajícího stavu

Vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně vnitrozemského průplavu Otrokovice - Rohatec (Baťův kanál) je dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, zařazen mezi sledované, dopravně významné, využívané vodní cesty 0. třídy. Vyhláška č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí specifikuje 0. třídu cesty následovně:

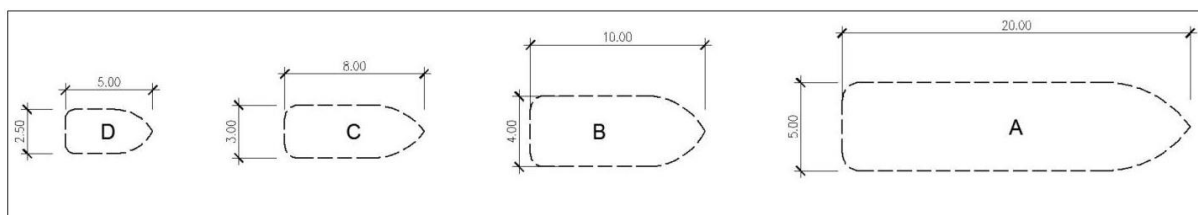
Tabulka 1: Klasifikace vodní cesty 0. třídy regionálního významu

Šířka plavební dráhy		
v řece	14 m	
v plavebním kanále	6 m	
Hloubka plavební dráhy		
nejmenší hloubka	1,20 m	
bezpečnostní marže	0,30 m	
Charakteristika návrhového plavidla		
délka (m)	šířka (m)	ponor (m)
20	5	1.20

Z hlediska plavidel se na Baťově kanále rozlišují 4 typy s následujícími rozměry:

Tabulka 2: Klasifikace základních typů plavidel

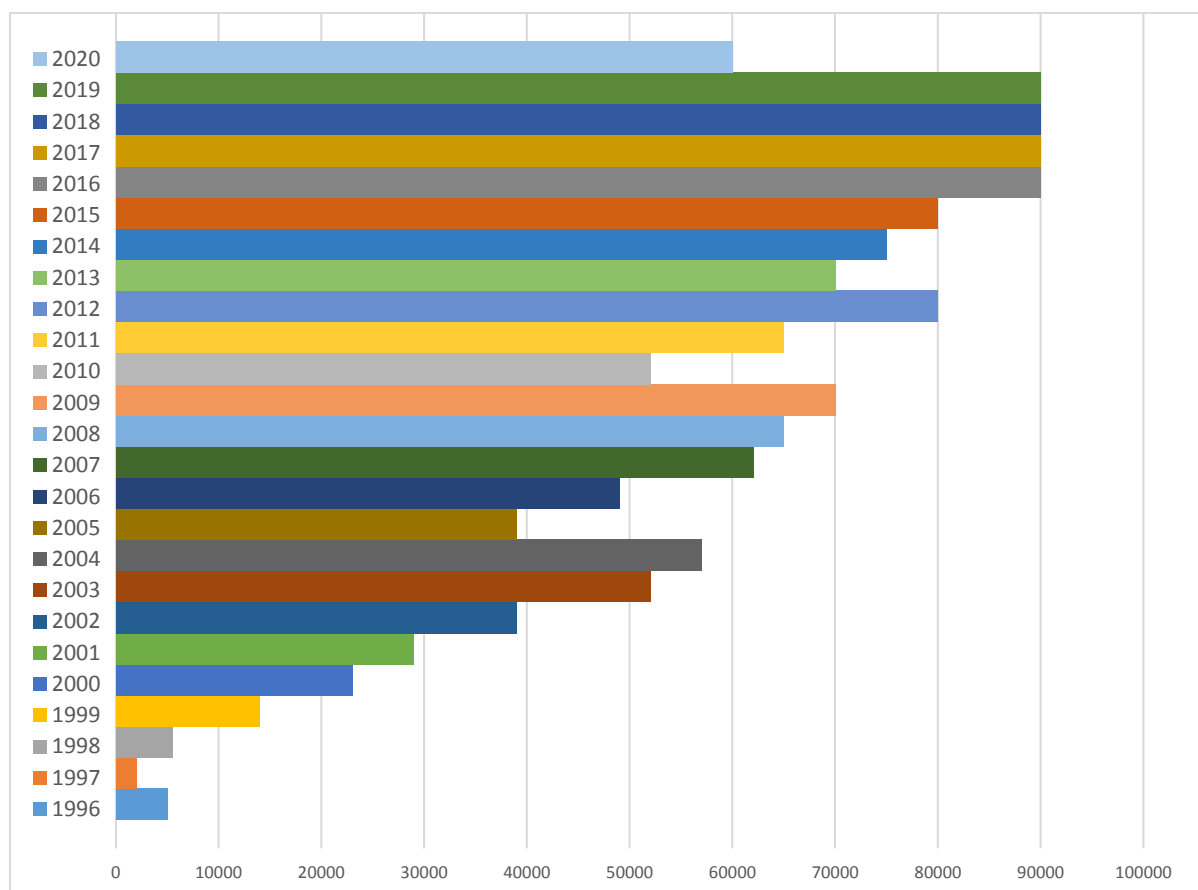
Rozměry základních typů plavidel		
typ	délka (m)	šířka (m)
A	20	5
B	10	4
C	8	3
D	5	2,5



Baťův kanál je splavný v délce 52,9 km od jezu Bělov v ř. km Moravy 166,770 po jez Sudoměřice na Radějovce v km plavebního kanálu 0,900 a v separovaném úseku délky cca 6 km od ústí Radějovky do Moravy v ř. km Moravy 107,760 (km plavebního kanálu 0,0) po jez Hodonín v ř. km Moravy 101,794 a cca 12,5 km ve zdrži jezu Bělov po město Kroměříž v ř. km Moravy 179,300. Tato vodní cesta slouží především pro účely rekreační plavby a je v daném regionu významným turistickým cílem.

Baťův kanál je turisticky významná vodní cesta, která si od roku 2016 udržuje roční návštěvnost cca 90 000 lidí a průměrný počtem 3000 lodí za rok.

Obrázek 1: Počet návštěvníků Baťova kanálu v letech 1996 – 2020, zdroj: *Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále; 2020 - Baťův kanál, o.p.s.*



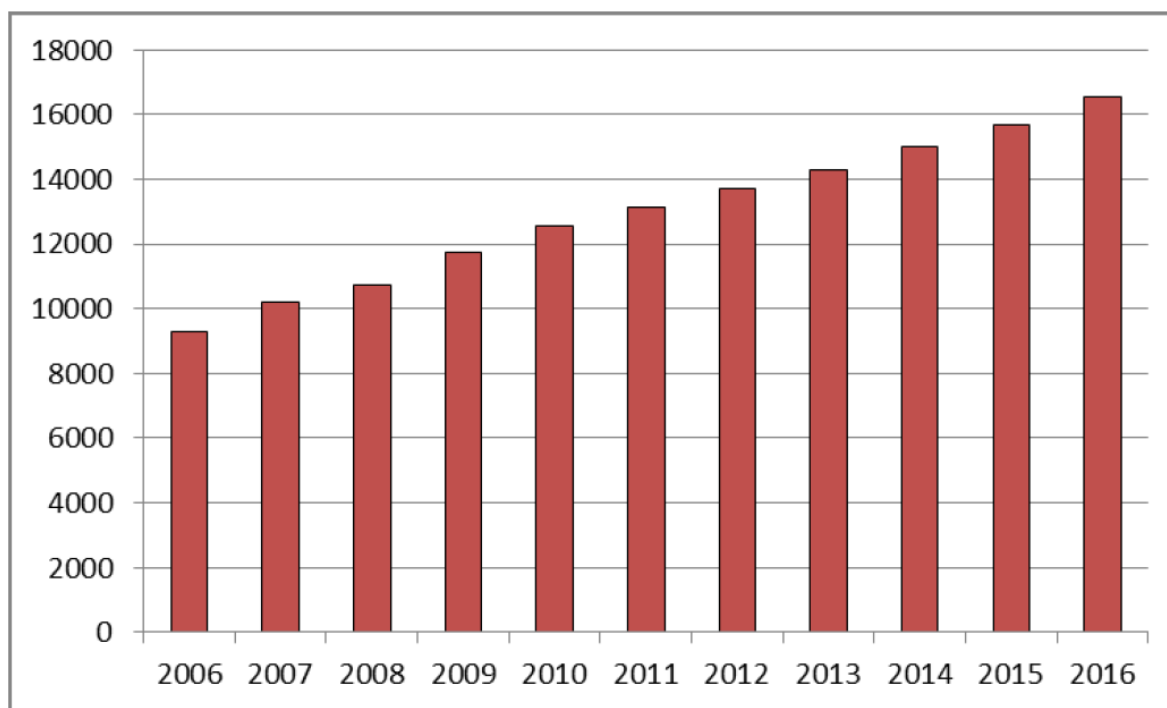
Epidemiologická situace COVID-19 v roce 2020 se na Baťově kanále projevila snížením návštěvnosti na 60 000 osob. Z důvodu omezení shromažďování osob byl zaznamenán významný propad skupinových plaveb, avšak oproti tomu nárůst počtu pobytových lodí (hausbótů) o 25 %.

Obrázek 2: Počet průjezdů lodí a osob plavebními komorami v letech 2013 – 2020

Plavební komory / rok	2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	počet lodí	počet osob	počet lodí	počet osob	počet lodí	počet osob	počet lodí	počet osob	počet lodí	počet osob	počet lodí	počet osob	počet lodí	počet osob	počet lodí	počet osob
PK Spytihněv	1 478	8 614	1 489	8 946	1 593	9 352	1 844	10 607	1 855	11 640	2 242	12 687	1 945	11 594	2 064	10 522
PK Babice	2 018	9 530	1 942	10 241	2 256	11 157	2 416	13 276	2 364	11 102	2 632	11 498	2 612	11 740	2 936	12 016
PK Huštěnovice	1 971	9 463	2 080	10 399	2 193	11 350	2 564	12 606	2 641	12 353	2 682	12 375	2 754	12 868	3 022	12 759
PK Staré Město	1 817	8 966	1 939	9 821	2 071	10 727	2 410	11 345	2 533	11 926	3 080	12 533	2 802	12 915	3 117	13 199
PK Kunovský les	1 880	7 345	2 103	8 467	2 279	9 350	2 431	10 208	2 597	12 207	2 812	13 315	2 756	12 824	3 080	14 156
PK Nedakonice	2 006	8 258	2 265	8 872	2 401	9 771	2 575	10 554	2 671	12 611	3 053	13 296	2 930	13 296	3 232	13 787
PK Uherský Ostroh	2 159	8 448	2 415	9 394	2 598	10 644	2 680	11 960	2 636	11 589	3 116	15 793	3 173	16 694	3 494	15 814
PK Veselí n. Moravou	2 400	10 277	2 635	13 499	2 815	15 824	3 782	18 312	3 790	19 581	4 339	22 045	4 275	22 393	4 713	22 288
PK Vnorovy I.	2 911	17 087	3 542	17 716	4 039	19 357	4 436	21 155	4 430	23 149	5 501	28 725	5 005	27 090	5 675	29 126
PK Vnorovy II.	1 803	16 987	3 130	17 547	3 863	18 882	4 486	21 722	4 601	22 051	5 564	26 631	5 048	24 590	5 865	27 487
PK Petrov	3 703	15 853	3 246	17 065	3 292	18 131	4 305	19 171	4 092	18 869	4 506	19 843	4 444	21 025	4 874	22 616
V průměru	2 195	10 984	2 435	11 997	2 673	13 140	3 084	14 629	3 110	15 189	3 593	17 158	3 431	17 003	3 825	17 615

Všeobecně rostoucí trend rozvoje segmentu malých plavidel v ČR v posledních cca 10 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 2016 na cca 16500 plavidel, jak dokládá následující graf. Za posledních 10 let činil průměrný roční nárůst malých plavidel přibližně 6 % ročně.

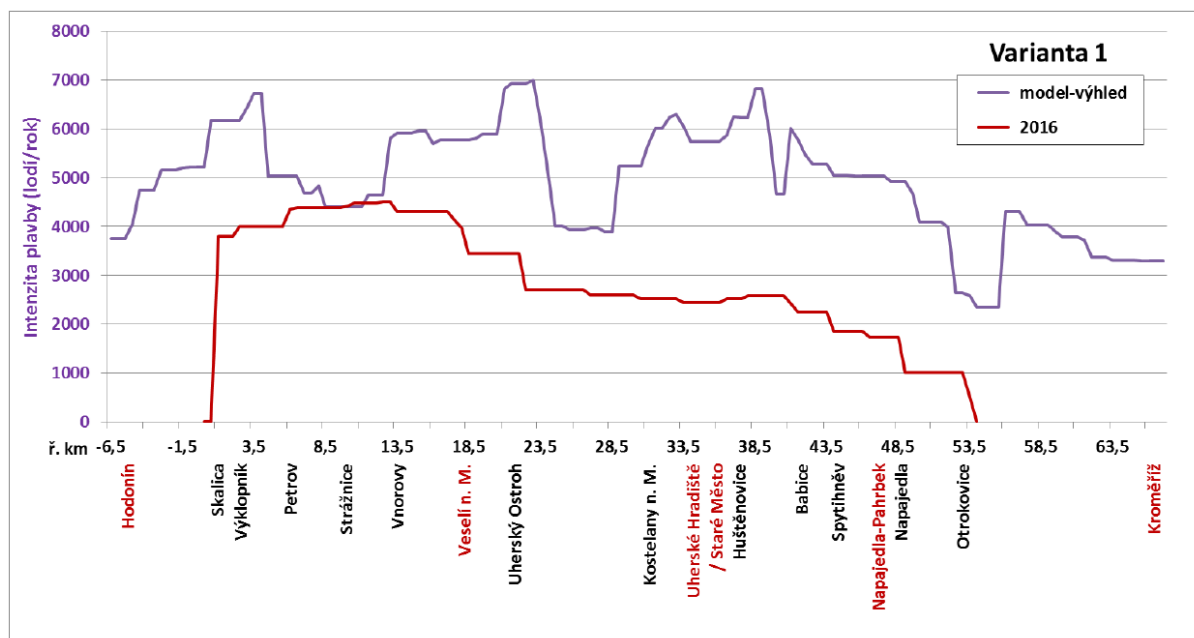
Obrázek 3: Počet registrovaných malých plavidel v letech 2006 – 2016, zdroj: Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále



V roce 2019 bylo vypracováno Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále, které posuzuje 5 variant scénáře rozvoje, přičemž byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy varianta č. 1. Tato varianta počítá s maximálním rozvojem na

Baťově kanále, který v modelovém výhledu počítá s průměrným počtem cca 5000 lodí za rok a návštěvností až 178 923 osob v roce 2030.

Obrázek 4: Prognóza rekreační plavby dle schválené Varianty č. 1, zdroj: Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále



Tabulka 3: Počet návštěvníků a délka jejich pobytu v roce 2016 s výhledem v roce 2030, zdroj: Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále

Rok	2016	Výhled 2030
Návštěvníků BK	90 000	178 923
Celk. pobyt (os.dní/rok)	105 625	211 805

V rámci schválené varianty č. 1 se počítá s vylepšením, či zkapacitněním přístavišť a s výstavbou zcela nových přístavů a přístavišť, které jsou obsaženy v následující tabulce.

Tabulka 4: Plánovaná výstavba a zkapacitnění infrastruktury Baťova kanálu, zdroj: Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále

č.	lokalita	počet stání (cílový stav)			změna oproti souč. stavu		
		KD a SD	DD	celkem	KD a SD	DD	celkem
1	Hodonín	40	40	80	40	40	80
2	Hodonín u jezu	12	0	12	7	0	7
3	Rohatec	5	0	5	2	0	2
4	Strážnice	19	3	22	12	0	12
5	Veselí n. Moravou	14	21	35	9	15	24
6	Uherský Ostroh	5	0	5	2	0	2
7	Kunovský les	4	0	4	4	0	4
8	Uh. Hradiště/St. Město	25	25	50	25	25	50
9	Napajedla-Pahrtek	42	35	77	42	35	77
10	Napajedla-centrum	4	0	4	2	0	2
11	Kvasice	4	0	4	4	0	4
12	Kroměříž	6	0	6	6	0	6
13	Kroměříž	40	40	80	40	40	80

Legenda

PŘÍSTAV	PŘÍSTAVIŠTĚ
---------	-------------

Další významné investiční akce v projektové přípravě na Baťově kanále jsou „Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec“, která prodlužuje splavnost do Hodonína a dále „Plavební komora Bělov“, která prodlužuje splavnost do Kroměříže.

4 Účel a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Účelem investiční akce je zvýšení bezpečnosti a plynulosti zkvalitněním infrastruktury Baťova kanálu.

Nezbytnost realizace projektu je dána především ve dvou rovinách:

- **Z důvodu limitující šířky Baťova kanálu, na kterém je provozován obousměrný provoz.** V některých částech kanálu nelze zajistit šířku plavební dráhy větší než 6 metrů. Dle šíře základních typů plavidel A (5m), B (4m) a C (3m), které jsou na Baťově kanále používány a hustému provozu v hlavní plavební sezóně, vzniká problém s vyhnutím se protijedoucím plavidlům.
- **Z důvodu vysoké návštěvnosti a jejího předpokládaného zvyšování** s výhledem až 178 923 osob v roce 2030 a intenzitou plavby až 7000 lodí/rok v některých částech Baťova kanálu, která vychází ze schválené varianty č. 1 Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále.

V rámci výrobních výborů studie proveditelnosti musí být přizváni zástupci správce vodní cesty Povodí Moravy, s.p., ZSM Uherské Hradiště a Státní plavební správy.

5 Výchozí podklady

- Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále, marketingová analýza, ekonomické hodnocení. SUDOP PRAHA a.s., červen 2019. (dále jen HEERPBK)
- Původní projektová dokumentace Baťova kanálu (situace a řezy), která je k dispozici u správce vodní cesty (Povodí Moravy, s.p., provoz Uherské Hradiště a provoz Veselí nad Moravou).
- Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivity investic na vodních cestách, č.j.: 59/2017-910-IVD/1, ze dne 15. 11. 2017.
- Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb.
- Směrnice č. V-2/2016, Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, Ministerstva zemědělství, státních podniků povodí a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí infrastruktury vodních cest, financovaných bez účasti státního rozpočtu.

6 Rozsah zpracování studie proveditelnosti

- A. Analýza potřebnosti;
- B. Dispozičně-technické řešení;
- C. Zpracování projektových variant řešení;
- D. Hodnocení ekonomické efektivity projektu;
- E. Souhrnný dokument;
- F. Zpracování podkladu ZD pro VZ DÚR.

A. Analýza potřebnosti:

Stanovení cíle projektu, návaznost na další koncepční dokumenty a zdůvodnění potřebnosti realizace projektu, které bude postihovat především bezpečností účel výhyben.

Bude provedeno zhodnocení již existujících výhyben a obrátíšť, jejich kapacita a vyhodnocení jejich technického stavu.

Součástí analýzy bude identifikace a zhodnocení kapacity původních výhyben na Baťově kanále. Podkladem je původní projektová dokumentace Závlahového a plavebního kanálu, který je k dispozici u správce stavby.

Analýza potřebnosti vyhodnotí kvantifikaci reálného využití s ohledem na intenzitu současného plavebního provozu a plavebního provozu s predikcí scénáře rozvoje varianty č. 1 vycházející z HEERPBK. Identifikace jejich potřebné velikosti a počtu s ohledem na rozměry základních typů plavidel (tabulka č. 2).

Hlavním výstupem tohoto bodu bude stanovení počtu výhyben v jednotlivých oblastech dle typů návrhových plavidel.

Hmotným výstupem analýzy potřebnosti bude odpovídat minimálním požadavkům:

- **Textová zpráva**

B. Dispozičně-technické řešení:

Dispoziční řešení:

Pro každou navrhovanou oblast bude zpracováno dispoziční řešení pro vybudování výhyben, které budou respektovat následující omezující a návrhové podmínky:

- typy návrhových plavidel;
- provoz osobní lodní dopravy (OLD);
- prognóza varianty č. 1 „Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále“;
- vymezení limitujících šíře Baťova kanálu;
- inženýrské sítě;
- vliv projektu na životní prostředí – zohlednění chráněných území;
- majetkoprávní agenda – projednání s dotčenými vlastníky;

- viditelnost;
- nautické podmínky ve vztahu k plavební dráze.

Lokality výhyben budou navrženy na základě míst s limitující šířkou Baťova kanálu, která neumožňuje bezpečné vyhnutí protijedoucích plavidel. Dalším kritériem lokalit výhyben bude návaznost na Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na BK a její Prognózy Varianty 1, která svým modelovým výhledem stanovuje budoucí nejvytíženější úseky BK. Návrh lokalit výhyben musí být územně proveditelný. Lokality budou umožňovat stavbu jak z hlediska technického, včetně prověření inženýrských sítí, tak z hlediska majetkoprávního. Výsledné lokality budou projednány s dotčenými orgány. Navržené lokality budou posouzeny s ohledem na zájmy ochrany životního prostředí, přírody a krajiny dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Výstupem dispoziční analýzy bude:

- technická zpráva včetně vyhodnocení;
- situační zákresy záměru na podkladu ortofotomapy a katastrální mapy;
- vliv stavby na životní prostředí – prověření chráněných území a možných dopadů na ně;
- situační zákresy výhyben dle možnosti majetkoprávního vypořádání způsobem „semaforu“.
 - zelená – vlastník dotčených pozemků se stavbou souhlasí;
 - oranžová – vlastník dotčených pozemků se stavbou souhlasí za určitých podmínek;
 - červená – vlastník dotčených pozemků se stavbou nesouhlasí
- cenová analýza – propočet nákladů pro výkup pozemků.

Technické řešení:

Předmětem zpracování technické analýzy je návrh možného technického řešení výhyben, který bude respektovat následující omezující a návrhové podmínky:

- ponor návrhového plavidla 1,2 m + 0,3 m bezpečnostní marže (minimální plavební hloubka 1,5 m);
- šířka plavebního kanálu ve dně;
- šířka návrhového plavidla;
- sklon svahů plavebního kanálu;
- nautické podmínky ve vztahu k plavební dráze;
- zohlednění omezení udržitelnosti vybudovaných staveb dotčených studií.

Při návrhu technického řešení budou zohledněny a vyhodnoceny nautické podmínky ve vztahu k plavební dráze. Technické řešení musí být v souladu s obecně závaznými právními předpisy (především se zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě a vyhláškou č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných

věcí), závaznými i doporučeními českými technickými normami (ČSN, ČSN EN, ČSN ISO, ČSN EN ISO, atd.), standardy a technicko-kvalitativními požadavky Povodí Moravy, s.p.

Technické řešení bude zpracováno a autorizovanou osobou dle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů, pro obor stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství, případně analogickou autorizací platnou v jiné členské zemi EU.

Výhybny, které budou zpracovány do výsledného variantního řešení, bude dále vypracováno následující:

- Bude zpracována archivní rešerše dostupných geologických a stavebně technických podkladů, na jejímž základě bude vyhodnocen možný způsob založení objektů. Výsledkem bude souborná rešeršní zpráva shrnující známé a dostupné informace o inženýrskogeologických poměrech a stávajících stavebních konstrukcích (objektech).
- Budou navrženy Zásady organizace výstavby, přičemž tato výkresová a textová část bude postihovat minimálně hranice staveniště a staveb zařízení staveniště, přívod vody a energií na staveniště, vjezdy a výjezdy na staveniště včetně napojení na veřejné komunikace, odvodnění staveniště, schéma postupu výstavby a harmonogram prací.
- Bude zpracován pozemkový elaborát (vodní i pozemní část) včetně zákresu do katastrální mapy a tabulkového přehledu vlastnické struktury dotčených pozemků.
- Součástí tohoto bodu plnění bude i kalkulace objemů stavebních prací a stavebních nákladů. Tato kalkulace bude pokrývat veškeré náklady potřebné na uvedení stavby do provozu. Dále dojde ke zpracování specifikace nároků na budoucí údržbu a stanovení provozních nákladů.

Výstupem technické analýzy bude:

- technický popis řešení;
- Celkový situační a koordinační výkres;
- vzorový příčný řez;
- vzorový podélný profil;
- popis způsobu realizace, technologický postup;
- harmonogram prací zohledňující udržitelnost dotčených staveb;
- archivní rešerše dostupných geologických a stavebně technických podkladů;
- propočet stavebních nákladů.

Hmotným výstupem dispozičně-technického řešení bude odpovídat minimálním požadavkům:

- **Technická zpráva včetně vyhodnocení**
- **Situace na podkladu katastrální mapy a ortofotomapy**
- **Situace s identifikací dle možnosti majetkoprávního řešení**

C. Zpracování projektových variant řešení:

Varianta č. 1 a Varianta č. 2

Z dispozičně-technické studie budou zpracována minimálně 2 variantní dispoziční řešení s tím, že pro každou variantu budou aplikována minimálně 2 různá technická řešení.

Hmotný výstup ke každé variantě č. 1 a 2 bude odpovídat minimálním požadavkům:

- **Technická zpráva včetně vyhodnocení;**
- **Situace na podkladu katastrální mapy a ortofotomapy;**
- **Situace s identifikací dle možnosti majetkoprávního řešení;**
- **Půdorysy;**
- **Podélné řezy, příčné řezy;**
- **Investiční a provozní náklady;**
- **Archivní rešerše dostupných geologických a stavebnětechnických podkladů.**

Varianta č. 3

Další srovnávací varianta bude tvořena původními výhybnami vybudovanými na Baťově kanále. Výchozím podkladem pro zpracování této varianty je původní projektová dokumentace Závlahového a plavebního kanálu, která je k dispozici u správce vodní cesty Povodí Moravy, s.p., provoz Uherské Hradiště a provoz Veselí nad Moravou.

Hmotný výstup varianty č. 3 bude odpovídat minimálním požadavkům:

- **Technická zpráva včetně vyhodnocení;**
- **Situace na podkladu katastrální mapy a ortofotomapy;**
- **Investiční a provozní náklady.**

Varianta Bez projektu

Poslední srovnávací variantou bude varianta bez projektu, která neuvažuje s výstavbou výhyben na Baťově kanále.

U každé projektové varianty bude stanoven cenový odhad zahrnující majetkoprávní vypořádání a výstavbu.

Hmotný výstup varianty č. 4 bude odpovídat minimálním požadavkům:

- **Technická zpráva včetně vyhodnocení.**

D. Hodnocení ekonomické efektivnosti projektu:

Vyhodnocení ekonomické efektivnosti bude provedeno v souladu s "Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách" vydanými Ministerstvem dopravy – Odbor infrastruktury a územního plánu, č.j.: 59/2017-910-IVD/1, ze dne 15. 11. 2017, ve smyslu „Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“ a „Směrnicí upravující postupy Ministerstva dopravy, Ministerstva zemědělství, státních podniků povodí a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu

přípravy investičních a neinvestičních akcí infrastruktury vodních cest, financovaných bez účasti státního rozpočtu“. Tyto prováděcí pokyny definují jednotný postup pro hodnocení ekonomické efektivity projektů na vodních cestách sloužících vnitrozemské plavbě.

Hmotný výstup bude odpovídat minimálním požadavkům:

- **Identifikace a cíle projektu;**
- **Výchozí stav (srovnávací základna);**
- **Identifikace variant a popis řešení, návaznosti, předpokládané efekty;**
- **Finanční analýza;**
- **Ekonomická analýza;**
- **Analýza citlivosti a rizik;**
- **CBA ve smyslu Prováděcích předpisů;**
- **Výpočet ekonomických ukazatelů;**
- **Závěrečné hodnocení**

Ekonomické hodnocení bude zpracováno pro všechny projektové varianty.

E. Souhrnný dokument:

Zpracování závěrečného souhrnného dokumentu výše uvedených bodů.

Hmotný výstup bude odpovídat minimálním požadavkům:

- **Textová zpráva**

F. Zpracování podkladů zadávací dokumentace pro veřejnou zakázku pro vyhotovení dokumentace pro územní rozhodnutí:

Pro výslednou vybranou variantu bude vypracovaná dokumentace sloužící jako podklad k pro veřejnou zakázku k žádosti o vydání územního rozhodnutí (DÚR). V případě nedostatečné znalosti o území bude pro další projekční přípravu (DÚR) zpracován návrh inženýrskogeologického a stavebnětechnického průzkumu v podrobnosti umožňující jednoznačné zadání těchto prací ze strany objednatele ve smyslu zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění, a zdůvodnění nezbytnosti navrženého rozsahu.

Hmotný výstup bude odpovídat minimálním požadavkům:

- **Textová zpráva**

7 Návaznost na schválené koncepce a programy

Dopravní politika České republiky pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050

Priorita 4.1.6 Vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu

- Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby rozvoje cestovního ruchu (infrastruktura silniční, železniční, letecká, vodní a nemotorové dopravy).

Priorita 4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury,

4.4.2.3 Infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy

- Připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorová strategie).
- Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorová strategie).

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze

Investiční akce je zařazena v rámci Dopravní sektorové strategie následovně:

- Číslo opatření V077 odstraňující nedostatky z hlediska plynulosti a bezpečnosti.

Kategorie a balíčky projektů dle Dopravní sektorové strategie:

A	Hlavní priority výstavby a modernizace dopravních sítí
A 3	Rozvoj infrastruktury vodních cest
A 3.2	Zkapacitnění a modernizace vodních cest
A 3.5	Rozvoj vodních cest pro rekreační plavbu
B	Podpůrné aktivity pro rozvoj dopravní infrastruktury
B 4	Řízení provozu vodní infrastruktury
B 4.2	Zařízení pro zvýšení spolehlivosti vodních cest

Koncepce vodní dopravy pro období 2016 - 2023, která byla schválena Usnesení Vlády České republiky č. 685 ze dne 25. září 2017

4.1 Strategický cíl: Využití potenciálu vnitrozemské vodní dopravy pomocí organizačně provozních opatření.

4.1.4 Specifický cíl: rekreační plavba a její význam pro ekonomiku regionů

- Dobudovat a zkvalitnit infrastrukturu v oblasti vodních cest využitelných pro vodní turismus, s důrazem na zajištění souvislé sítě přístavní infrastruktury, služeb pro plavidla a souvisle splavných vodních cest zapojených do atraktivních cílů.

4.3 Strategický cíl: Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na říční ekosystémy včetně financování.

Rozpis přípravy projektové, majetkoprávní a inženýrské činnosti pro infrastrukturu vodních cest 01/2021