

## Podnět na prohlášení Baťova kanálu za kulturní památku

Obsah:	strana
1 - Název, druh a popis díla	1
2 - Užívání díla	1
3 - Návrh ochrany díla	2
4 - Návrh koncepce ochrany	2
5 - Zdůvodnění zřízení ochrany - zásahu do vlastnického práva	3
6 - Seznam dotčených pozemků s objekty navrženými na ochranu a s pozemky v navrženém ochranném pásmu dle katastrálních území a vlastníků	4
7 - Souhrnné údaje:	12
7 - mapová část, foto	13

### 1 - Název, druh a popis díla

Baťův kanál (historicky nazývaný Malá vodní cesta Otrokovice – Rohatec, Plavební a závlahový kanál Otrokovice Rohatec, Vnitrozemský průplav Otrokovice – Rohatec) je v současnosti opět využívanou vodní cestou, vybudovanou v 30-tých letech min. stol. podle vzorů francouzských kanálů. Mimo funkci dopravní byl vybudován za účelem okalových závlah a zajištění letních minimálních hygienických průtoků ve vodotečích. Stavba zahrnovala m.j. soustavu pohyblivých jezů (na řece Moravě i na přítocích), umělé dva závlahové a plavební kanály s potahovými stezkami v úsecích Spytihněv - Staré Město a Veselí - Sudoměřice (Rohatec). Na hlavní plavební trase byly dále postaveny objekty zdymadel (plavebních komor), domky obsluhy, hospodářské budovy, objekt Výklopníku s železniční vlečkou, objekty mostů pevných i pohyblivých, shybky. Součástí celého díla byl i rozsáhlý závlahový systém náпустných a drenážních kanálů s mnoha stavidly, mostky a řadou dalších menších objektů. V době svého vzniku stavba představovala pokus o vyvážené hospodaření s lužní krajinou jako celkem a současně ukázkou funkcionalistické architektury v oblasti bytových a inženýrských staveb.

### 2 - Užívání díla

V současnosti je nejznámější využití díla pro turistickou plavbu, Baťův kanál je návštěvníky chápán, znám a propagován jako využívaná technická památka. Současně ale musí na řadě míst splňovat řadu specifických požadavků – ochrana proti povodním, zajišťování minimálního průtoku v období nízkých vodních stavů, odběry vody a další. I turistické využití pro je dílo novou funkcí, s řadou dalších požadavků. V průběhu doby se také mění názory a požadavky (bezpečnostní, hygienické, ochrana proti povodním apod.). Baťův kanál také se nachází v intenzivně urbanizovaném území s řadou realizovaných i připravovaných infrastrukturních staveb. Při nevyhnutelném přizpůsobování díla potřebám zvl. turistické plavby dochází k řadě zásahů, z nichž některé svou kvalitou, resp. technických řešení nejsou v souladu s původní architektonickou hodnotou technické památky – a tím dochází k postupnému rozměňování původních hodnot díla, ztrátě atmosféry a kontaktu návštěvníka s dobou vzniku hlavní části díla. I když většina oprav technického zařízení proběhla dle původní předlohy, jinde, zvláště ve stavební části došlo k řadě změn. Většinou se nejedná o změny zásadní, ale spíše velké množství dílčích úprav, dostaveb provázených nepochopením vlastní podstaty díla v návrhu nebo jen v detailu. Projevuje se neexistence jednotné koncepce ochrany díla, kterou ovšem návštěvníci přirozeně očekávají. Typickým příkladem je nedávná výstavba budek obsluhy. Mnohdy ne zcela šťastně situované domky (někdy z nich není vidět na přijíždějící loď), jsou provedeny z režného zdiva ale se zcela nevhodným typem střechy (viz příloha). Tím dochází

k znehodnocování původních hodnot, hodných památkové ochrany. V střednědobém výhledu lze očekávat stále razantnější přístavby a úpravy, které překryjí původní hodnoty funkcionalistického souboru.

### **3 - Návrh ochrany díla**

Z důvodů zajištění možnosti dalšího využívání díla a současně uchování jeho kulturních hodnot pro další generace navrhuji památkově chránit nejvýraznější části – tj. stavební objekty plavebních komor a dochované části technického zařízení a domky obsluhy vč. dochovaných hospodářských budov a zřídit ochranné pásmo těchto památek na celé úseky umělých kanálů a nejbližšího okolí památek ležících na řece. V ochranném pásmu se nachází řada jezů, mostů, stavidel, drobného dopravního vybavení (pacholat apod.) které vytváří širší rozměr technické památky a leží na hlavní návštěvní trase (vodní trasa ale i cyklotrasa na potahové stezce) které by i v nových návrzích, přístavbách, změnách měly tuto skutečnost reflektovat. Smyslem ochranného pásma není zákaz staveb, úprav změn apod. ale jejich provádění tak, aby svým čistým řešením byly v souladu s čistým řešením souboru staveb Baťova kanálu a dále by byly při nutných obměnách zachovány jednotlivé technické artefakty. V ochranném pásmu je přípustné budování přístavišť, mol, dalších objektů, výměna tech. vybavení změna (zvednutí) mostů (nebo výstavba nových) – ale se snahou zachování původní atmosféry – čistoty a měřítko funkcionalistické stavby. Dále se v ochranném pásmu nachází řada zeleně, které vytváří přírodní hodnoty díla, výtvarný kontrast vůči technickému řešení a poskytuje významné rekreační a estetické hodnoty – a je ilustrací časového odstupu od doby výstavby.

### **4 - Návrh koncepce ochrany**

K návrhu bylo přistoupeno z pohledu zřízení minimálního břemene, dosažení maximálního výtvarného efektu, uchování kompaktního výrazu památky v hlavní trase a současně maximálnímu otevření požadavkům dalšího vývoje (minimalizace omezení). Proto bylo zvolena jen lokální ochrana s úzkým ochranným pásmem v hlavní kanálové trase.

#### **A- Plavební komory**

Jedná se o pevné konstrukce plavebních komor, betonové zdi, kyklopské zdivo, a zachované původní části výstroje – např. litinové vyvazovací prvky „pacholata“, apod, ovládací mechanismy, převody a další. Vlastní ocelové konstrukce vrat jsou již novodobé, vyrobené podle původních, jen původní dřevěné výplně vrat byly nahrazeny ocelovým plechem. V posledních 20 letech byly ocelové konstrukce metalizovány, doplněny pohony a automatizovány. Byla doplněna signalizace a osvětlení,

#### **B- Domky obsluhy a hospodářské budovy**

Jedná se o několik typů „Baťovských“ domků a hospodářských stavení (stájí pro tažné koně). Předmětem ochrany nejsou pozdější přístavky, šopky apod. Poměrně brzy byly domky opatřeny valbovými střechami místo původních rovných. Na domcích se zachovala řada původních prvků (dveří, oken, režné cihelné zdivo, některé byly omítnuty). Některé domky jsou téměř v původním stavu, jiné jsou velmi přestavěny, řada z nich má statické poruchy.

#### **C- Ochranné pásmo kanálových úseků**

Po plavbu mimo koryto řeky Moravy byly vyhloubeny kanálové úseky s plavebními komorami. Jedná se o úsek Spytihněv – Staré Město a Veselí n.M. – Sudoměřice výklopník (st. hranice). Krátké kanálové úseky s plavebními komorami byly také vybudovány u jezů na řece.

Obvykle je ochranné pásmo navrženo mezi vnitřními hranami horní koruny hráze – tj. v šířce 15 – 30m (dle šířky kanálu). Jedná se o prostor „prohlídkové trasy vodní cesty“ tj. prostor, který je prioritně v kontaktu s návštěvníky vodní cesty. V tomto prostoru se nachází řada stavidel, nápusných objektů, mostů s objezdy, shybek, lávek, vyvazovacích pacholat z 30tých let, nebo novějších, postavených ve stejném konstrukčním a materiálovém řešení. Původní přístávací zařízení nákladních lodí jsou již jen novodobé repliky. Dále se jedná o nejbližší okolí plavebních komor vč. jezů. V tomto pásmu se počítá s výstavbou dalšími objekty pro cestovní ruch, objekty pro kotevní lodí, technickou a dopravní infrastrukturu ve vhodném prostorovém i architektonickém řešení tak, aby nebyla narušen původní hodnota stavby. Počítá se s možností přestavby jezů, jak už bylo uvedeno výše.

### **Možné další zásahy**

V území se periodicky objevuje řada významných infrastrukturálních záměrů (sinice, dálnice,...) které mohou být realizovány i v ochranném pásmu, jen by měly být řešeny techniky čistě, případně přiměřeným způsobem reflektovat přítomnost památky (což u konstruktivního řešení současných dopravních a inženýrských staveb nebývá problém). V budoucích stoletích nebo tisíciletích nelze zcela vyloučit realizaci Dunajsko-oderského kanálu (záměr je projekčně připravován více než 350 let), trasa se již mnohokrát změnila a ani v budoucnosti nelze vyloučit změny a posuny. Na druhé straně tato stavba realizující vodní dopravu ze své podstaty nemůže nereflektovat skutečnost turistické plavby, na Bařův kanál musí být propojená a musí zajistit bezpečnost provozu i pro malá turistická plavidla. S ohledem na historické změny trasy (z nich všechny o sobě prohlašovaly, že jsou konečné) návrh na vyhlášení nereflektuje poslední územní rezervu stavby, která je možná jen případně a jejíž finanční náklady by byly zcela neporovnatelné s ostatními stavbami v regionu. Tento problém se navrhuje řešit až v době realizace dokumentace pro územní a stavební řízení DOL, kdy bude určeno technické a finanční řešení. V době výstavby Bařova kanálu vedla územní rezerva průplavu mimo stavbu. Toto pojetí odpovídá i stávající praxi Ministerstva dopravy, garanta trasy DOL, která také realizuje své investice ve stejném území – s tím, že se jedná o zachování a využití již vybudovaných hodnot a investice jsou v jiných řádech než náklady výhledově možné výstavby DOL.

### **5 - Zdůvodnění zřízení ochrany - zásahu do vlastnického práva**

Hlavním majitelem od znárodnění fy Bařa (domky obsluhy vč. pozemků) je jen Český stát – který poskytuje finanční zdroje na rekonstrukce a provoz. Stavba je určena pro turistiku a bylo by nevhodným vynakládáním prostředků nedbat jednotný architektonický a vizuální vzhled, opomíjet výtvarnou kompaktnost díla. Dále se ochrana dotýká pozemků i objektů vlastněných obcemi, které se podílejí na obnově a zásah představuje zvýšení hodnoty a atraktivnosti díla. Současní soukromí vlastníci zakoupili domky obsluhy od ČR stát - Povodí Moravy v době, kdy už bylo jasné jeho turistické využití a jejich využívání s touto funkcí souvisí. Jen v případě jednoho domku obsluhy se jedná o domek kontinuálně obydlený z doby Bařovy ale s ohledem na mimořádnou lokalizaci (domek u Výklopníku) a souvisejícím očekávám rozvoje využívání stavby, vzrůstu počtu pracovních míst, by mělo vyhlášení památky i v tomto případě mít konkrétní převažující pozitivní efekty.