

**UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI**  
Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

**Trasování plavebního kanálu Dunaj – Odra  
v části Ostravské pánvi**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Peter Mackovčin, Ph.D.

Olomouc, 2020

Patrik Potyš

## **Bibliografické údaje**

**Autor (osobní číslo):** Patrik Potyš (R17166)

**Studijní obor:** Regionální geografie

**Název práce:** Trasování plavebního kanálu Dunaj-Odra v části Ostravské pánvi

**Title of thesis:** Trace of the canal of the Danube-Oder in part on Ostrava basin

**Vedoucí práce:** Mgr. Peter Mackovčín, Ph.D.

**Rozsah práce:** 45 stran

**Abstrakt:** Bakalářská práce se zabývá zamýšleným trasováním kanálu Dunaj-Odra-Labe, jsou porovnány rakousko-uherské, německé a československé plány. Po roce 1993 také české plány. Byla provedená analýza ploch zájmového území pomocí Corine Land Cover a zhodnocení stavu před a po realizaci. Taktéž je popsán aktuální vývoj projektu a etapizace výstavby na území města Bohumín. Rovněž jsou popsány parametry koryta, vodních staveb a maximální přípustné rozměry a hmotnosti plavidel.

**Klíčová slova:** Dunaj, Odra, kanál

**Abstract:** The bachelor thesis focuses on intended trace of Danube-Oder-Elbe canal, comparison of austro-hungarian, german and czechoslovakian plans is made also after the year 1993 czech plans. Corine Land Cover was used for land usage analysis before and after realization. Also actual progress and building stages are mentioned as well as canal parameters on the territory of the city of Bohumín and ship parameters such as maximum length and weight.

**Key words:** Danube, Oder, canal

Prohlašuji, že tato bakalářská práce je mým vlastním dílem, které jsem zpracoval samostatně s řádně vyznačenými zdroji a literaturou.

V Olomouci dne 19. 5. 2020

Patrik Potyš

## Poděkování

Touto cestou bych rád poděkoval vedoucímu mé bakalářské práce Mgr. Peteru Mackovčínovi Ph.D. za jeho cenné rady, pomoc, vstřícný postoj a především trpělivost.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2018/2019

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Patrik POTYŠ**  
Osobní číslo: **R17166**  
Studijní program: **B1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Trasování plavebního kanálu Dunaj-Odra v části Ostravské pánvi.**  
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem práce je zjištění aktuální trasy kanálu ve vybrané části Ostravské pánve s možným napojením na předpokládaný kanál spojující Odru a Vislu na polském území. V práci bude provedena analýza územní rezervy vybrané části Ostravské pánve včetně využívání ploch (CLC). V historické části bude popsán záměr z období první poloviny 20 století (rakousko-uherské plány, německé plány, československé plány). Ve výhledu zpracovat etapy, které proběhnou tak aby došlo k realizaci části kanálu Dunaj-Odra-Labe na území České republiky. Výsledkem bude mapa využití ploch průběhu kanálu ve vybrané části Ostravské pánve a naznačeny místa staveb, které se stanou součástí vodní cesty.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání

Rozsah pracovní zprávy: 5 000 - 8 000 slov

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná/elektronická

Seznam odborné literatury:

**Literatura:**

ČUZK -Internetový zdroj starých map: <https://archivnimapy.cuzk.cz/>  
(protatimní mapy 1:10 000 a 1:20 000)

Demek J. a kol. 2005: Zeměpisný lexikon ČR: Hory a nížiny, AOPK ČR Praha, 586 stran.

Internetová stránka průplavu - Dunaj- Odra- Labe. <http://www.d-o-l.cz/>

Kanál Dunaj-Odra-Labe: příležitost nebo hrozba, Unie pro řeku Moravu, Brno str.20, ISBN

80-86834-06-9[http://www.uprm.cz/data/docs/studie/dol\\_pril\\_hrozba.pdf](http://www.uprm.cz/data/docs/studie/dol_pril_hrozba.pdf)

Machar I., 2010: The influence of the Danube-Odra-Elbe water canal project on the geobiocenoses of floodplain forests (Czech Republic). Acta Universitatis

Agriculturae et Silviculturae Mendelinae Brunensis, LVIII(4): 1-10

Moravskoslezský kraj - [https://www.msk.cz/cz/uzemni\\_planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-msk-2011-platne-do-21-11-2018-44261/](https://www.msk.cz/cz/uzemni_planovani/zasady-uzemniho-rozvoje-msk-2011-platne-do-21-11-2018-44261/)

<http://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/politika-uzemniho-rozvoje-aktualizace-1-2015/APUR-konecny-text-05062015.pdf>

Slezský zemský archiv v Opavě - Fond Map a plánů, Topografické sekce s rukopisným zákresem trasy Dunajsko-oderského průplavu,

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Peter Mackovčín, Ph.D.

Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: 14. prosince 2018

Termín odevzdání bakalářské práce: 30. dubna 2020

L.S.

doc. RNDr. Martin Kubala, Ph.D.  
děkan

doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Olomouci dne 14. prosince 2018

## Obsah

1. ÚVOD.....	8
2. CÍLE PRÁCE.....	9
3. METODY PRÁCE.....	10
3.1. TVORBA MAPOVÝCH VÝSTUPŮ.....	10
3.1.1. ROZDÍLY PŘI TVORBĚ MAPOVÉHO VÝSTUPU CORINE LAND COVER .....	11
4. HISTORIE SPLAVNĚNÍ DUNAJ-ODRA .....	12
4.1. MEZINÁRODNÍ PLÁNY .....	13
4.1.1. RAKOUSKO UHERSKÉ PLÁNY.....	13
4.1.2. NĚMECKÉ PLÁNY.....	15
4.1.2.1. ZMĚNY PROJEKTU BĚHEM NACISTICKÉ OKUPACE .....	17
4.2. NÁRODNÍ PLÁNY ČESKOSLOVENSKA A ČESKÉ REPUBLIKY.....	20
4.2.1. POVÁLEČNÉ ZMĚNY .....	21
4.2.2. ZMĚNY V PLÁNOVÁNÍ PO ROCE 1989 .....	23
5. PARAMETRY TRASY .....	25
6. AKTUÁLNÍ STAV PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE NA ÚZEMÍ SO ORP BOHUMÍN..	27
6.1. ETAPIZACE VÝSTAVBY .....	32
7. ZÁVĚR.....	35
8. SUMMARY.....	36
9. ZDROJE .....	37
PŘÍLOHY .....	40

## 1. Úvod

Lodní přeprava osob a zboží má mezi dopravními prostředky své nezastupitelné místo, plavidla dokáží přepravit velké objemy nákladů prakticky po celém světě. Jako každý typ přepravy má své výhody i nevýhody. Mezi výhody patří zejména možnost převážet velké množství zboží na rozdíl od letadel a vlaků. Největší nevýhody jsou rychlost přepravy, havárie lodí, především tankerů a s tím spojená ekologická rizika a v určitých ohledech problém s bezpečností, kdy jsou lodě napadány např. piráty nebo různými ozbrojenými skupinami. K zmírnění problému s časovou náročností se již v minulosti začaly budovat vnitrozemské průplavy například Rýn – Mohan – Dunaj, Canal du Midi, Bělomořsko-Baltský průplav nebo Středoněmecký průplav. V mezikontinentálním měřítku se začaly budovat, Suezský a Panamský průplav. I u nás v České republice máme plavební průplavy, v Čechách např. Vraňansko-Hořínský na řece Vltavě ústící do Labe, na řece Moravě mezi Rohatcem a Spytihněví, kde se nachází Baťův kanál. Různě po světě se můžeme setkat s plány zamýšlených průplavů, mezi které můžeme zařadit kanál Dunaj – Odra – Labe.



## 2. Cíle práce

Práce se zabývá zamýšleným trasováním části plavebního kanálu Dunaj – Odra v Ostravské pánvi, napojením na přeshraniční úsek na česko-polské hranici. Dílčím cílem je popis historického vývoje příprav a plánů na vybudování kanálu od konce 19. až po 2. polovinu 20. století, kdy se jedná postupně o plány rakousko-uherské, německé a československé, následně české. Po celkovém vybudování kanálu by mělo dojít k propojení Baltského moře a Černého moře. Předpokládaná délka plavebního úseku kanálu Dunaj – Odra bude ve stávajícím návrhu 333 km, z toho 161 km oderská větev a 172 km dunajská větev.

V ostravské pánvi na katastrálním území města Bohumín bude zpracována mapa dopadů na využití ploch realizací části plavebního úseku z níž bude zřejmé, v jaké části budou vybudovány.

### 3. Metody práce

V práci je využito historické metody výzkumu, která spočívá ve studiu dobových dokumentů v archivech. Studium průběhu trasování kanálu Dunaj – Odra v Moravské bráně probíhalo ve Slezském zemském archivu v Opavě. Dále byly využívány informace z oficiálních internetových stránek plavebního kanálu [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz), na kterých je uvedena problematika, historie a varianty celého kanálu. K doplnění informací jsem využil různé tištěné a internetové příspěvky v odborných časopisech například Veronica 1, případně Vodní cesty a plavba a knihy z literatury uvedené na konci práce. Textová část bude doplněna vlastními fotografiemi ze zájmového území získané během terénního šetření.

Tvorba mapových výstupů probíhala v software ArcMap 10.5 (detailněji popsáno v kap. 3.1). Zdrojová data pro tvorbu map vychází z databáze ArcČR 500, ze které byly využity vrstvy *Stát-polygon*, *VodníToky* a *SídlaBody*. Ostatní data mimo území ČR pochází ze serveru ArcGIS Hub, Diva-GIS. Ze studie proveditelnosti vodního koridoru DOL od ministerstva dopravy jsem použil mapové listy oderské a dunajské trasy, obě v měřítku 1 : 50 000. Mapové podklady trasování na českém území pochází z olomouckého archivu a z knihy Vodní cesta D–O–L, ostatní historické mapy, které se netýkají českého území jsou z portálu <http://polski.mapywig.org/>.

#### 3.1. Tvorba mapových výstupů

1. V programu ArcGIS byl vytvořen nový projekt, do kterého byly vloženy vrstvy z databáze ArcČR 500 a to *Stát-polygon*, *VodníToky* a *SídlaBody*, ze serveru ArcGIS Hub a DIVA-GIS jsem importoval hranice Slovenska, Polska a Rakouska, které jsou obdobné pro český *Stát-polygon*, nastavím odpovídající souřadnicový systém, v tomto případě Křovákové zobrazení S-JTSK, 5514.
2. Postupně jsem vkládal do projektu jednotlivé mapové listy trasy kanálu, které byly georeferencovány na základě podkladu, který tvoří ArcGIS basemap.
3. Po georeferncování, se vytvářela nová shapefile liniová vrstva, kterou jsem vektorizoval uspořádané mapové listy a vznikne mi trasa kanálu D-O-L
4. Hlavní část (trasa kanálu) je vyznačená, nyní si otevřu vrstvu *SídlaBody*, kde v záložce Definition Query pomoci funkce *NAZEV* = vyberu potřebná města.

Stejně budu pokračovat s vrstvou *VodníToky*, kdy si vyberu pomocí stejné funkce potřebné vodní toky

5. Pro přístavy vytvořím novou shapefile bodovou vrstvu, body vyznačím opět pomocí mapových listů, kde proběhlo georeferencování, v těchto listech jsou také znázorněny přístavy
6. Stejným postup z bodů 2 a 3 využiji taktéž u navrhovaného spojení Odra–Visla
7. Přepnu z data view do layout view a postupně vložím veškeré náležitosti (měřítko, severka, zdroje a legendu)
8. Posledním krokem je export mapy do obrázku a následné vložení do této práce

### **3.1.1. Rozdíly při tvorbě mapového výstupu Corine Land Cover**

1. Zde budou popsány kroky, které se liší od bodů popsaných výše, body 7 a 8 jsou totožné, v novém projektu vkládám samostatný Corine Land Cover (CLC), trasu na území města Bohumín, obstaranou z tamějšího městského úřadu a z ArcCR 500 využiji vrstvu *ObceSRozsirenouPůsobnostiPolygonu*
2. CLC je vytvořena pro celou Evropu, a proto je nutné si vyříznout zájmové území, k vyříznutí využiji vrstvu obce s rozšířenou působností a pomocí funkce *Clip* oříznu CLC
3. Po oříznutí otevřu atributovou tabulku abych zjistil podle atributu *Code18*, jak je využita krajina a atribut *Area\_Ha*, abych zjistil plošné zastoupení v zájmovém území
4. Následují kroky 7 a 8, které jsou popsány výše

## 4. Historie splavnění Dunaj-Odra

V této kapitole uvádím vývoj veškerých plánů a projektů plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe. Níže bude uveden vývoj na větvi Dunaj-Odra. Kapitola je rozdělena do dvou sekcí mezinárodních a národních plánů. První zmíněná sekce se zabývá teoretickými myšlenkami v období Českých zemí, kdy dochází k ustanovení komise a v případě moravské větve k prohlášení řeky Moravy za splavnou. První projekty vznikaly v době, kdy Morava a Slezsko byly součástí Rakouska-Uherska, tedy v období mezi roky 1867–1918. Poté následují německé plány 1939–1944, za kterých došlo k vykopání prvních několika kilometrů trasy na rakouském území u Lobau (nyní součást Vídně a Gross Enzesdorf), doposud se jedná o jediný vykopaný úsek. V Polsku dochází v roce 1939 k vykopání a zprovoznění kanálu Adolfa Hitlera (u města Gliwice), na který se má napojit kanál D-O-L. Během záboru Sudet v roce 1938 a po okupaci Čech a Moravy v březnu 1939 dochází k několika modifikacím, hlavně na úsecích okolo Břeclavi a Ostravy a také se objevují první myšlenky o vynechání spojení s Labem.

Druhá sekce je národní, která pojednává o plánech v období meziválečném, poválečném a vývojem po revoluci v roce 1989. Po druhé světové válce dochází k prvním upřesněním vedení trasy na Moravě a ve Slezsku, tak aby území bohaté na černé uhlí bylo mimo plavební trasu. Bohužel chybí ucelenější projektová dokumentace, proto RVHP dalo pokyn k obnovení úvah o celém kanálu, bohužel bez využití předchozích plánů a poznatků. Po sametové revoluci dochází k vzniku prvních firem, jejichž jediný cíl je zahájit výstavbu. V 90. letech je spuštěna masivní kampaň, se kterou souhlasí obecní samosprávy. Proti kampani jsou ekologové a ekologická hnutí, negativní postoj zaujímá taktéž stát, který je v těchto ohledech velmi opatrný. Po rozdělení Československa na samostatné státy v roce 1993 přichází problémy na jižní Moravě, kdy nově vzniklá hranice neumožňuje postavit přístav u Lanžhota, do popředí se dostala myšlenka o rozšíření Baťova kanálu, který by se měl stát součástí propojení Dunaj a Odry, také jsou záúkolovány různé spolky a organizace.

## 4.1. Mezinárodní plány

Propojení velkých řek ve střední Evropě s využitím středně velkých plavidel se snažila Habsburská monarchie. Vzorem bylo Německé císařství, které naplánovalo a vybudovalo řadu umělých kanálů umožňující dopravu zboží po řekách.

Plavební kanál, jež by spojil Dunaj s Odrou a Vislou měl procházet Dolními Rakousy, Moravou, Rakouským Slezskem. Dobudování plavebního kanálu by pak probíhalo na území Německa (Dolní Slezsko). Německými plány na území Slezska a Pruska se zabývat nebudu.

### 4.1.1. Rakousko uherské plány

První myšlenky o zřízení plavebního kanálu se datují až do roku 1764 na Labské větvi, kdy došlo k založení plavební komise. V roce 1766 byl zřízen plavební fond, do kterého proudily peníze z plavebních cel. Všechny splavné toky jsou státním majetkem, kde veškerou pracovní činnost má hradit rakouský stát. (Buček, č.1/2005)

Počátky na Moravsko-Oderské větvi jsou v roce 1753, dochází k usnesení moravských stavů, o tom, aby řeka Morava byla prohlášena za splavnou a zároveň došlo k propojení s řekou Odrou. Zároveň bylo nutné vytvořit potřebné plány, avšak tvorbu plánů překazil vojenský konflikt. (Buček, č.1/2005)

První nápady na trasování jsou vypracovány na počátku 18. století. Již Lothar de Vogemont připravil plány na splavnění Moravy a následného spojení s Odrou u Nového Jičína, napojení na Labi mělo být v Hradci Králové. Norbert Wenzl von Linek v roce 1719 vytvořil plán na úpravu Moravy a Odry pro plavbu a jejich spojení v Porubě. (Buček, č.1/2005)

K prvním finančním odhadům dochází v roce 1795, propojení Moravy a Odry, regulace Moravy k plavbě a odstranění záplav by stálo 2 328 033 zlatých. Během 18. a 19. století dochází k mnoha finančním odhadům a vytváření jednotlivých projektů, ale ani v jednom případě nedochází k realizaci. (Buček, č.1/2005)

V období 1870–1873 vytvořili inženýři Pontzen a Oelwein projekt pro Anglo-rakouskou banku, který zahrnoval trasu průplavu Dunaj–Odra pro lodě s nosností 240 tun. Délka oderské a moravské větve měla být 273,38 km, z důvodu mnoha výškových rozdílů bylo navrženo 84 plavebních komor. Zásobování kanálu bylo zamýšleno z řeky

Bečvy, kde bylo navrženo několik přehrad. Cena za 1 kilometr trasy byla 146 000 zlatých, celková cena byla 40 milionu zlatých. V 1872 rakouská vláda předkládá návrh zákona na stavbu kanálu Dunaj–Odra, 1873 dochází k schválení návrhu trasy, ve stejném roce získává Anglobanka koncesi na stavbu podle Oelweinova projektu. Stavba nebyla nikdy zahájena z důvodu ekonomické krize v roce 1873.(www.d-o-l.cz, 2020d)

V roce 1882 zemský stavební rada Ing. Nosek předkládá opodstatněné návrhy úpravy řeky Moravy a výstavby kanálu Dunaj–Odra. Oproti předchozím plánům cena vzrostla na 40 034 000 zlatých. Rakouská vláda byla vyzvána sněmem k jednání, za jakých podmínek tento návrh vláda podpoří. Odpověď vlády byla až v roce 1889, kdy je pro ni v takto složité otázce zaujmout závazné stanovisko. (Buček, č.1/2005)

V dalších dekádách jsou vedeny pouze diskuze o regulaci, jestli ponechat při narovnávání toků velké množství jezů případně zdali stavět protipovodňové hráze v dané vzdálenosti od břehů, jak moc spojovat regulaci toků s možným plavebním kanálem Dunaj–Odra–Labe. (Bartoš, 2003)

Mnoho staveb nebylo vůbec realizováno, na několika místech došlo pouze k regulaci toků včetně Bečvy, Moravy a Odry, z velké části až po vydání moravského zemského zákona z 10. února 1903, zároveň byl představen celý plán regulace Moravy. Kromě již výše zmíněných toků zahrnovala regulace také Dyji, Ostravici a další větší přítoky. Znova se začalo zabývat myšlenkami o přehradách a nádržích, kterých mělo být na Moravě 37, v myšlenkách jsou zahrnuty například přehrady Plumlov, Jevišovice, Bystřice. (Bartoš, 2003)

Na počátku 20. století panská a poslanecká sněmovna schválily vodocestný zákon předložený vládou, podle kterého měl být vystavěn průplav mezi Odrou a Dunajem, dále plavební kanál, který by spojoval kanál s Labem. Cena části Odra-Dunaj se vyšplhala na 140 milionu rakouskouherských korun a k tomu ještě dalších 112,1 milionu za propojení Labe s kanálem. Součástí zákona bylo také vybudování průplavu Dunaj-Vltava u Českých Budějovic a spojení kanálu Dunaj-Odra s Vislou až k Dněstru. Tato vodocestná síť měla být vybudována za 20 let. Na základě zákona byl ve Vídni v roce 1902 ministerstvem obchodu založen úřad “C.K. ředitelství pro stavbu vodních cest “. 1903 vzniká pobočka v Praze, 1905 v Krakově a 1907 v Přerově. (Buček, č.1/2005)

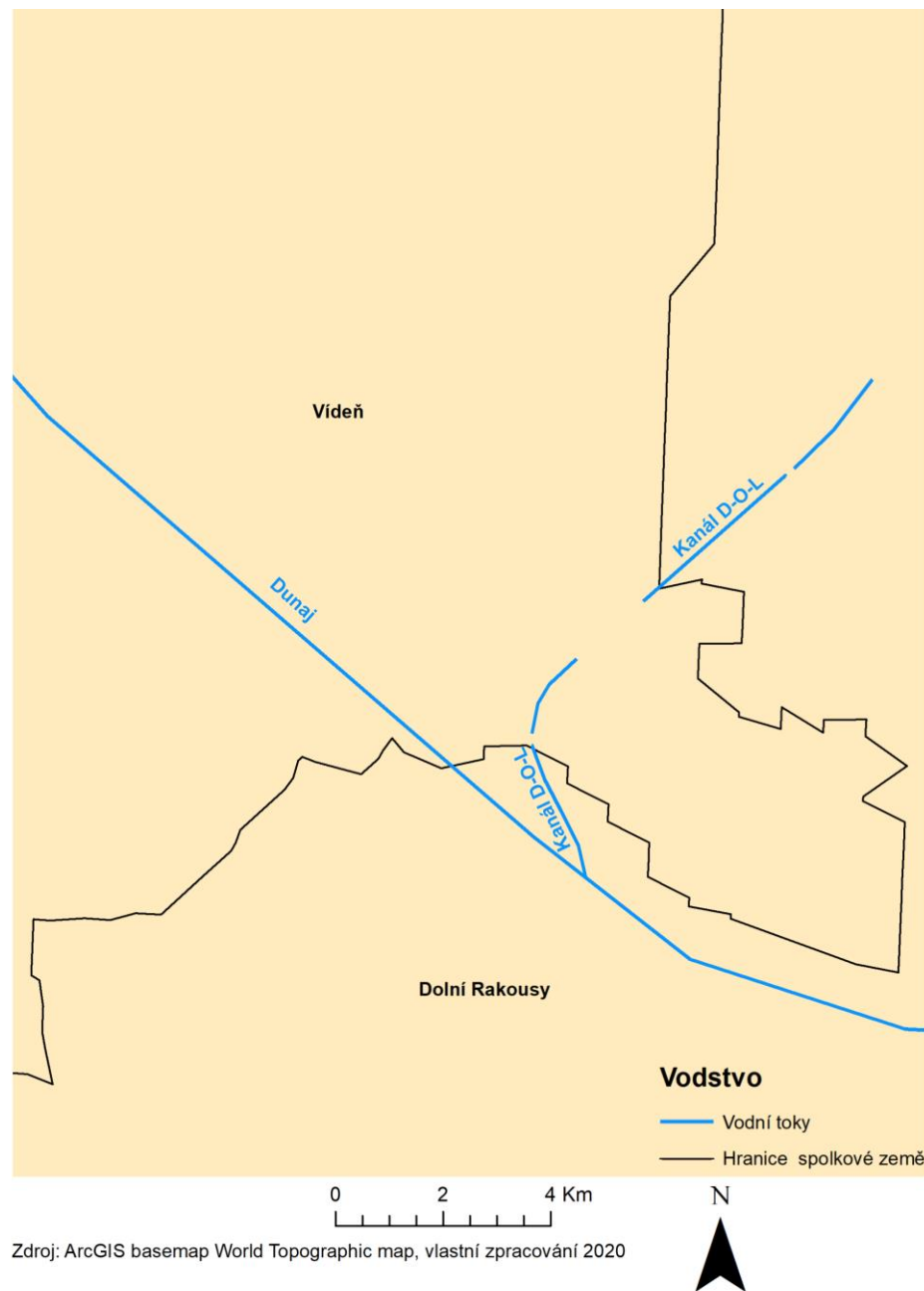
### 4.1.2. Německé plány

S anšlusem Rakouska v roce 1938 se kanál stává důležitou otázkou sjednocení říšské vodocestné sítě. Největší úsilí o výstavbu nepřišlo z domácího prostředí v období první Československé republiky (1918-1938), ale zvenčí tedy z Německa, když se Čechy a Morava jako Protektorát staly součástí německé říše. (www.d-o-l.cz, 2020a)

V nacistickém Německu se rozhodlo, že hlavní přístav celého dunajsko-oderského kanálu bude umístěn u východního okraje Vídně v údolní nivě Lobau. Vězni z koncentračních táborů vykopali 3 úseky kanálu, díky kterým se měl spojit Dunaj s Moravou u městyse Angern an der March. Délka úvodních 3 úseků činila 9 km, za celou dobu, po kterou se diskutuje o možných podobách kanálu, se jedná o jediné úseky, které byly vybudovány. (Buček, č.1/2005)

Na našem území mimo regulací částí Odry, Moravy, Labe a výstavby přehrad, byl v roce 1937 pouze vybudován jez na území Koblova. (Bartoš, 2003)

V roce 1939 byl dokončen průplav v Gliwicích (tehdy Gleiwitz) nedaleko nynější české hranice, na který měla navázat stavba kanálu Dunaj–Odra. Jak uvádí příspěvek Vodní cesta D–O–L a Velkoněmecká říše (www.d-o-l.cz, 2020a) na druhém konci v Lobau bylo vyhloubeno koryto o délce 6 km. V současném Rakousku je vybudovaný úsek napojen kratším asi 2 km úsekem na Nový Dunaj a říční přístav (Obr. 1). Po přerušení pokračuje kanál v délce 4 km. V součtu se jedná o 6 km, jak je uvedeno na oficiálních stránkách www.d-o-l.cz, ale nejedná se o spojitý úsek.



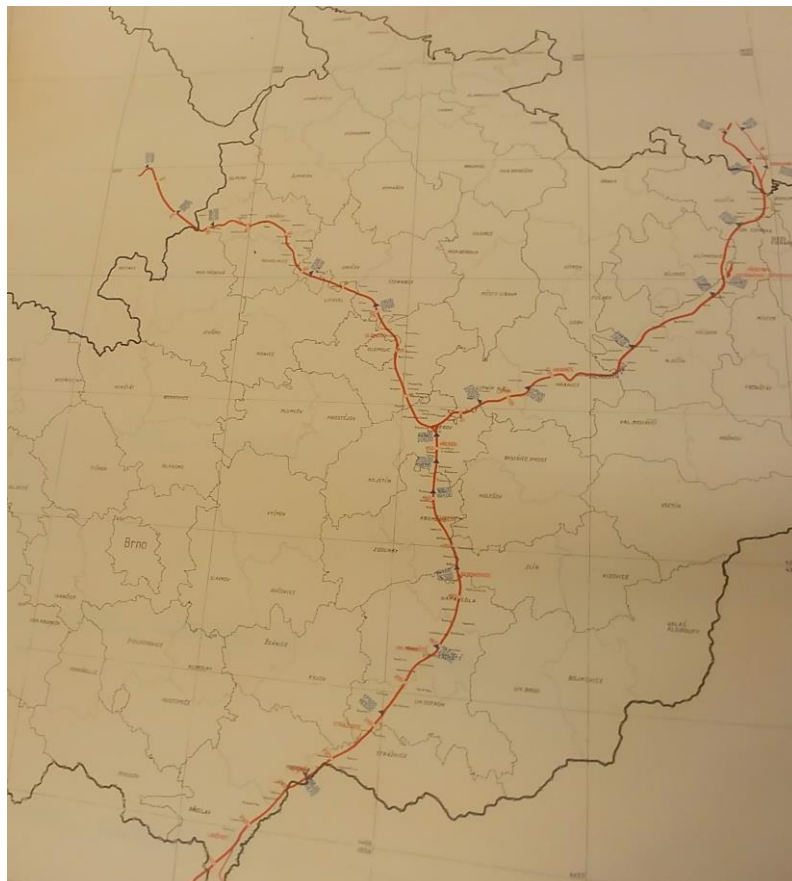
Poznámka: Kanál D–O–L se napojuje na přístav na tzv. Novém Dunaji, poté je nejprve přerušen obslužnou komunikací k skladům OMV, poté lesem a v poslední řadě komunikací.

Obrázek 1: Poloha jediného vykopaného úseku kanálu D-O-L vůči Dunaji (Zdroj: ArcGIS base map World Topographic map, vlastní zpracování 2020)



#### 4.1.2.1. Změny projektu během nacistické okupace

Obsazením pohraničí Československa německými vojsky v roce 1938 a 1939 dochází k mnoha úpravám trasy plavebního kanálu. Jedná se hlavně o moravskou větev, tedy o území kolem Břeclavi v Moravské bráně a na Ostravsku. (Obr. 2 a 3) Nově má trasa směřovat z Břeclavi (tehdy Lundenburg), nikoliv s odbočkou u Angern an der March do Vídně, ale na Bratislavu a až pak na Vídeň.



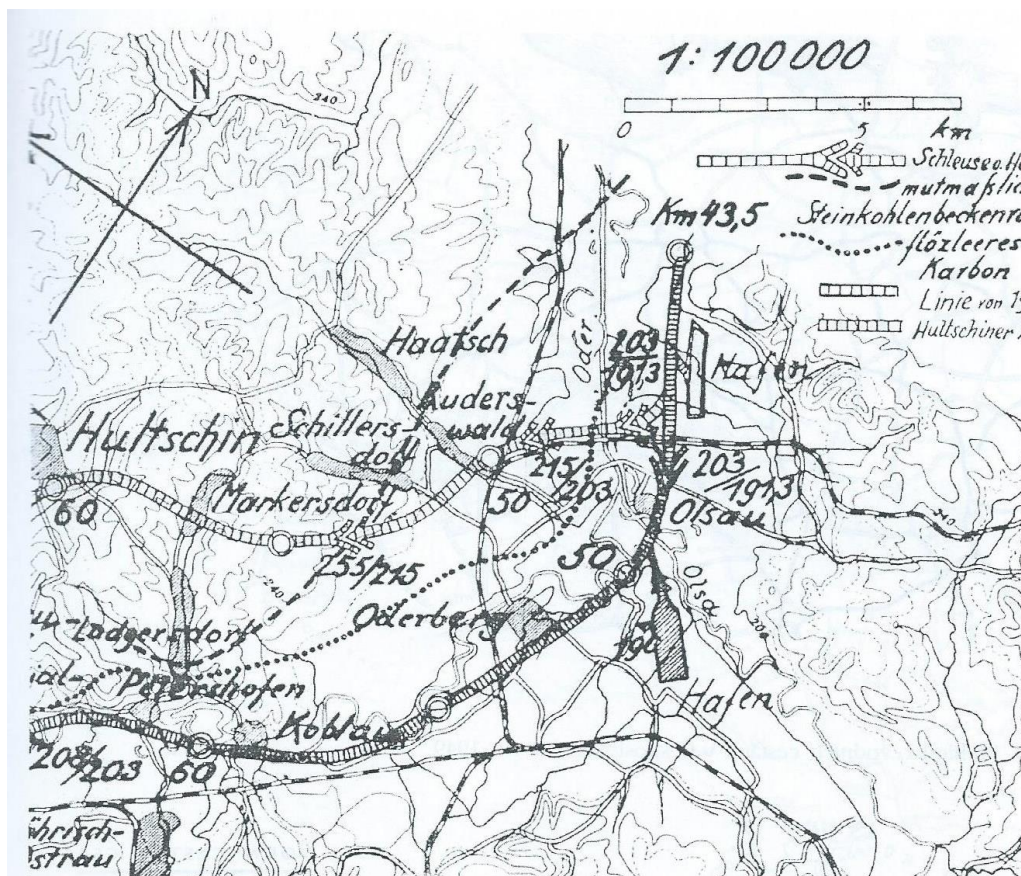
Poznámka: Podrobnější pohled na „moravskou“ větev se nachází v příloze pod označením Obrázek I  
Obrázek 2: Protektorátní varianta (1945) propojení Dunaj a Odry (Zdroj: Slezský zemský archiv v Opavě, pobočka Olomouc, vlastní fotografie 2019)

Z důvodu složitých geografických podmínek a velkých výškových rozdílů na území českých zemí přichází úvaha, jestli by nebylo levnější a příznivější vést trasu od Rýna k Dunaji přes Mohan a na severu od Labe přes tehdejší Breslau na Odře (nynější polská Wroclaw česky Vratislav). Došlo by k spojení Odry (Klodnitz Kanal) u města Kozlí (dnešní Kandřín-Kozlí) a kanálu Adolfa Hitlera (dnešní Gliwický průplav) u Gliwic s Ostravou a Bohumínem. Na základě této úvahy byla ve Vratislavi aktivována speciální

kancelář pro kanál Odra–Dunaj, aby zpracovala propojení Odry a tzv. hitlerova Gliveckého kanálu. V těchto změnách hraje roli několik významných faktorů, nejdůležitější faktor představoval snahu napojit se na hustou celoněmeckou síť plavebních kanálů, z nichž byla většina již vystavěna. Navázáním na Německo mělo dojít k rozšíření sítě jihovýchodním směrem až na Balkánský poloostrov. Veškeré změny byly velmi ovlivněny plány nacistů na získání nadvlády v zemích východní a jihovýchodní Evropy. (Bartoš, 2003)

Na Ostravsku nastala složitá situace, kdy německé úřady, plánovací a realizační vodocestné instituce nerespektovaly rozdělení Ostravska na část hlučínskou náležející do spolkové země Slezsko (Schlesien), část Protektorátu Čechy a Morava a část říšské župy Sudety. Na druhé straně jsou problémové ekonomické faktory. Téměř finální projekt z roku 1940 kritizují ostravské podniky, nejprve Báňská a hutní společnost (1941), po ní ředitelská konference ostravského uhelného revíru. Cílem těchto podniků bylo posunutí trasy kanálu západním směrem na levý břeh Odry, tak aby došlo k vyhnutí se těžebním územím černého uhlí. Tento nápad se zamlouvá také německé straně, jelikož by se kanál dostal až do Bohumína odkud by pokračoval směrem na Nový Jičín, jedná se o území sudetské župy. (Bartoš, 2003)

Na podnět výše zmíněné konference ředitelů dochází k angažování Dr. Ing. Karla Bergera, profesora vysoké školy technické ve Vratislavi, kterému byl nápomocen český odborník Ing. Jaroslav Unzeitig, jeho pomoc se týkala hlavně otázek přístavů. Trasa po levém břehu Odry se označuje jako tzv. hlučínská cesta, která již nevede v korytě Odry, ale výhradně mimo koryto. Přístav v Bohumíně byl posouzen jako zbytečný, hlavní ostravský přístav by se měl přesunout na jiné místo. Mělo jít o prostor jihozápadně od Výškovic a Svinova, severně od dobové výstavby v Porubě. Nově navržená trasa měla vést od ústí Odry jihozápadně na Hlučín, dále na východní okraj Klimkovic a poté pořád severně od Odry až do Německého Jeseníku (dnešní Jeseník nad Odrou), kde mělo dojít k napojení na původní trasu kanálu. K navrhnutým přístavům u Svinova a Výškovic by podle nové trasy musely vést odbočky o délce několika kilometrů. Celá nová trasa počítala s řadou důležitých staveb, jako jsou zdymadla a akvadukt přes údolí Opavy, rozdíl délky této trasy oproti původní není markantní. (Bartoš, 2003)



Poznámka: Severní trasa přes Markersdorf nese označení „projekt Hlučín“, případně „hlučinská“ a původní jižní trasa je označovaná jako „projekt roku 1940“.

Obrázek 3: Nové trasování kanálu na Ostravsku v roce 1942 (Zdroj: Obchodní a živnostenská komora v Olomouci, pobočka Zemského archivu v Opavě, v pozůstalosti Ing. Jar. Unzeitiga)

Na základě angažovanosti ostravských podniků vznikly dvě verze trasování na Ostravsku. (Obr. 3) Původní verze se označuje jako „projekt roku 1940“ a druhá jako „projekt Hlučín“. Hlučinskou trasou by se povedlo vyhnout uhelným ložiskům, avšak trasa by vedla v postupně se zvedajícím terénu Nízkého Jeseníku. Dalším problémem bylo to, že by procházela v zázemí nedalekých obcí Hlučín, Klimkovice a západním okraji Moravské Ostravy v částech Poruba, Svinov, Třebovice a Polanka. (Bartoš, 2003)

Veškeré nacistické plány týkající se dunajsko-oderského průplavu byly smeteny ze stolu s nastupujícím válečným tažením na východ do tehdejšího Sovětského svazu v roce 1941. Mezi další důvody, kvůli kterým se nezačala výstavba, mohou být patrně megalomanské představy celého projektu. (Bartoš, 2003)



Poznámka: Zbylé části se nachází v příloze pod označením Obrázek II, III, IV

Obrázek 4: Návrh trasy dunajsko-oderského kanálu od Běloutína po Košatku rok 1940 (část 1), (Zdroj: Slezský zemský archiv v Opavě, 2020)

## 4.2. Národní plány Československa a České republiky

V rámci Československa dochází k přípravným fázím. Jednou z nich je také přijetí tzv. vodocestného zákona. Přesné označení je zákon č. 50/1931 Sb. ze dne 27.3.1931 Sb. o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, údolních přehrad a pro využitkování vodních sil. ([www.epravo.cz](http://www.epravo.cz))

Za vodocestné stavby ČSR odpovídalo tehdejší ministerstvo veřejných prací a Ředitelství vodních cest (ŘVC), kde již Ing. Bartovský prosazoval modernizaci na stavidlové (tabulové) jezy. Mezi světovými válkami proběhla na Labi výstavba devíti stavidlových jezů s plavebními komorami a částečně i vodními elektrárnami: Přelouč, Kostelec nad Labem, Brandýs nad Labem, Lysá nad Labem, Kotomlátky, Srnojedy, Čelákovice, Ústí nad Labem a také Klavary, dostavěné za 2. světové války. Roku 1937 bylo dostavěno první moderní zdymadlo na řece Odře, jez u Koblouva, které však bylo následkem rozpadu kvůli poddolování po 2. světové válce zrušeno. (Jermář, 2017)

Stavba kanálu Dunaj–Odra–Labe byla vyčíslena na 3 miliardy Kč. Stavba byla rozdělena na dvě šestileté etapy, z nichž se měla prvně postavit etapa číslo 1 (Dunaj–Odra), na kterou měla navázat etapa druhá (propojení s Labem). (Buček č. 1/2005)

#### **4.2.1. Poválečné změny**

Po 2. světové válce dochází opět k oživení projektu, ve vodohospodářských mapách a projektech do roku 1948 byla dána přednost levobřežní variantě kanálu od Zábřeha případně od Moravičan k Holici u Olomouce. Východně od Olomouce se počítalo s větším přístavem severně nebo jižně od silnice na Lipník. U Přerova se jednalo o dvě možné křižovatky s přístavem u Dluhonic nebo u Henčlova. Na Ostravsku se trasa znova přibližuje ke korytu Odry, avšak stále jsou respektovány uhelná ložiska a poddolované oblasti, Na jižním konci průplavu v oblasti jižní Moravy má trasa vést směrem na Bratislavu, nikoliv na Vídeň. Stejně jako v předchozích letech k realizaci zase nedochází. Spojení Pardubic a Olomouce začíná být neaktuální, reálnější se zdá spojení Odry (území trasy z Kozlí do Bohumína již patří Polsku), na které by se mohla napojit odbočka do Olomouce, odbočky do měst Prostějov a Vyškov nejsou tak moc prosazovány jako v plánech minulých. (Bartoš, 2003)

V širších souvislostech je na území České republiky v provozu pouze Baťův kanál sloužící v minulosti k přepravě lignitu, částečně je veden v toku Moravy a částečně v uměle vybudovaném korytě, nevýhodou tohoto kanálu byla maximální přípustná hmotnost lodí do 150 tun. Ostatní větší řeky jsou splavněné, jedná se o úseky Labe až ke Kolínu, ve větší míře od Mělníka přes Děčín až do Německa, Vltava od Štěchovic až po pražské Holešovice. Odra na polském území je splavná od Kozlí a řeka Visla od Krakova severním směrem. Na Slovensku je Dunaj splavný pro menší plavidla. Výhledově se počítalo s vylepšením trasy mezi Bratislavou a Komárnem, od Kolína k Pardubicím, kanálem Dunaj–Odra–Morava s napojením Labe u Pardubic a vybudováním odbočky do Brna od Lanžhotu. Názor Hospodářské komory státu nebyl proti kanálu D-O-L, ale k uvedeným možnostem byla velmi skeptická, což se brzy ukázalo v praxi. Nejprve v roce 1949 bylo vypuštěné spojení od Labe k Přerovu, později došlo k odložení plánů s Odrou. (Bartoš, 2003)

Státní vodohospodářský plán z roku 1953, byl jediným dokumentem, který se v 50. a 60. letech 20. století zabýval myšlenkou kanálu alespoň na papíře, jednalo se pouze o jakýsi rámcový plán, který postrádal konkrétní data, etapy, rozpočty a termíny. (www.d-o-l.cz, 2020b)

Na popud členských států RVHP v roce 1959 se opět obnovují úvahy o kanálu, avšak bez návaznosti na předcházející relativně podrobné projekty a dokumenty. V období mezi lety 1966–1968 se schyluje k vůbec prvním reálnějším krokům na nejvyšší státní úrovni, tedy ve vládě a jejím předsednictvu, dále na ministerstvech dopravy, zemědělství, zahraničních věcí a stavebnictví, Státní plánovací komisi, Státní komisi pro techniku, Ústřední správě vodních cest a Ústřední správě energetiky. Základní dokumenty tohoto procesu jsou v roce 1966 předloženy ke schválení. (Bartoš, 2003)

Nejpodstatnější změna nového návrhu je v tom, že spojení Dunaje–Odry–Labe se má vrátit zpět do koryt toků, pouze přechody mezi povodími by měly být řešeny umělými kanály a přehradami, proto je více upřednostňováno označení průplav než kanál. Další změna se týkala zásobování vodou. Předpokládalo se, že v případě nízkých úrovní hladin se bude přečerpávat voda z Dunaje proti proudu do přehrad pomocí pump a systému potrubí. Přehrady měly být vybaveny elektrárnami, napouštění a spád měly být využity k výrobě elektrické energie. Také už dochází ke spekulacím, kdy voda měla najít využití při chlazení jaderných elektráren. Došlo také k ovlivnění místa výstavby přehrad, kdy se mají stavět na dolním toku řeky, nikoliv na horním toku. I přesto, že v návrhu bylo zaznačeno, že pokud dojde k výstavbě, tak se jedná ryze o záležitost Československa, toto tvrzení nebylo úplně pravdivé, protože celá výstavba souvisela s československo-rakouským vodním dílem na Dunaji u Hainburgu před Bratislavou, které mělo zajistit umělé zvýšení hladiny Moravy daleko do vnitrozemí Československé republiky a také částečně na přehradu u Ratiboře v Polsku. V této době je odhadována cena na přibližně 9 miliard korun, první etapa měla být uvedena do provozu v roce 1985, celá trasa měla být hotová v roce 2000. Uvažovalo se o lodích s hmotností kolem 1500 tun, hloubka plavební trasy v korytě řeky měla dosahovat 2,8 metrů, respektive 3,5 metrů pro trasu v kanálu. Šířka plavebního dna měla být u řek alespoň 50 metrů a v kanálu 32 metrů. Podle odhadu se mělo při stavbě přesunout 78 miliónu metrů krychlových zeminy a položeno 4,6 miliónu metrů krychlových betonu. (Bartoš, 2003)

Tehdejší dokumentace obsahovala řadu nepřesností, neuceleností a také určité nedbalosti, i přes projednávání na několika náležitých institucích. Je jasné, že v dobové dokumentaci nedošlo k žádnému využití předchozích studií, a dokonce dokumentace může vyvolat dojem, že čím více institucí se na ni podílí, tím obsahuje více nepřesností. Zde se vůbec nepřísluší tvrdit, že se jedná o komplexní plány (například v jedné mapě jsou Ostrava a Přerov vyznačeny západně od trasy a Olomouc je naopak vyznačena východněji). Větev mezi Přerovem a Bohumínem měla využívat řeku Bečvu až po Hranice, dále skrze přehradu nedaleko Teplic nad Bečvou se dostane až k vrcholové zdrži u Jeseníku nad Odrou, odkud pokračuje směrem na Bartošovice, kde se má spojit s řekou Odrou, poté vede k Bohumínu, kde překročí česko-polskou hranici a napojí se na vodní nádrž u Ratiboře. Přehrada u Spálova se předpokládá jako možný zásobník vody. (Bartoš, 2003)

Po roce 1968 je vydána problémová vyhláška České republiky 169/71 Sb., která se zabývá ochranou území plánovaného kanálu. Na všech pozemcích, po kterých má vést trasa platí stavební uzávěra, jenž brání územnímu rozvoji několika obcí. Největší nesouhlas ekologů vyvolaly plány, kdy kanál měl vést výhradně v říčních korytech a jejich spojnicích. Na základě plánu vedení trasy byl učiněn reálný pokus, kdy mělo dojít k vyzkoušení dopravy obrovských výrobků vítkovických železáren po Odře z Ostravy do Polska, avšak zůstalo to pouze u pokusu. (Bartoš, 2003)

#### **4.2.2. Změny v plánování po roce 1989**

V červnu 1989 byla založena společnost Ekotrans Moravia a. s., jejímž klíčovým cílem je zahájit stavbu vodní cesty od Dunaje po Ostravu. Stavba měla začít výstavbou přístavu v oblasti mezi městy Lanžhot a Kúty, v této době jsou odhadovány náklady na 14 miliard Kčs. V roce 1990 zaujímají zainteresovaná federální ministerstva ČSFR stejně jako národní ministerstva České a Slovenské republiky zamítavý postoj k zahájení výstavby kanálu. (Buček č. 1/2005)

Ve dnech 17. – 19. 10. 1989 pořádá Ekotrans Moravia a. s. spolu s železárnami Vítkovice v obci Zádveřice konferenci pod heslem „Vodní cesta pro životní prostředí a hospodářský rozvoj“. V této konferenci byl dán prostor také odborníkům, kteří kritizovali výstavbu, z důvodů negativního vlivu na životní prostředí. Mezi nejsilnější argumenty se řadí podíl dopravy v ČSSR, kdy na vodní dopravu připadalo pouhých 5 % (železnice 50

%, silnice 20 %, potrubí 15 %). Na konferenci nejvíce pozornosti získával kanál Dunaj–Odra–Labe, hlavně větev Dunaj–Odra. (Bartoš, 2003)

Po roce 1989 vzniká opět velké množství nápadů, úvah a návrhů celého kanálu. Ve společnosti Ekotrans Moravia a. s. dochází k obměně vedení, zároveň spouští velkou kampaň, kterou přijaly některé městské a místní orgány, avšak na druhé straně byl odpor ekologů a ekologických iniciativ, zároveň i dotčené státní instituce jsou velmi opatrné. Veškeré otázky byly odpovídány ve prospěch projektu a také, že celá stavba by spíš prospěla životnímu prostředí, než by mu škodila. (Bartoš, 2003)

Po rozdělení Československa v roce 1993 se objevují problémy, největší z nich je řeka Morava, která od Břeclavi do Hodonína vede na hranici mezi Českou republikou a Slovenskem. Napojení na Dunaj je vedeno od Lanžhota po slovenském území až k Bratislavě, znova se dostává do hry spojení směrem k Vídni. V této době názory o trasování nejsou stále jednotné, jedná se například o myšlenku rozšíření koryta Baťová kanálu, avšak spojení Ostrava–Dunaj bylo jednoznačně upřednostňováno. (Bartoš, 2003)

Geografický ústav ČSAV v Brně spolu s dalšími ústavu pracuje na vypracování vlivu stavby na životní prostředí, za zmínku také stojí vznik několika spolků a institucí, které hájí stavbu, případně podporují určitou variantu trasování, jedná se o Nadace vodní cesty, Vodní stavby s. r. o., Spolek pro podporu Pomoraví. (Bartoš, 2003)

Podle posledních plánů má, Oderská větev vést od Přerova (napojení na Labskou a Moravskou větev) skrz Bečvu k přístavu jihozápadně od Přerova, dále směrem k městu Hranice na Moravě, Hustopeče nad Bečvou a Jeseník nad Odrou. Na Ostravsku a Bohumínsku se trasa vrací blíž k Odře a přístavu nedaleko Mošnova. (Bartoš, 2003)



## 5. Parametry trasy

Veškeré parametry plavidel, doprovodných staveb a koryta kanálu vychází z vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb. o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí. ([www.plavebnurad.cz](http://www.plavebnurad.cz), 2020)

V tabulkách níže budou uvedeny parametry trasy, jedná se například o maximální možnou délku motorových lodí a tlačných souprav, maximální dovolený ponor, šířka plavební dráhy, včetně 2 schémat příčných profilů: obdélníkového a lichoběžníkového. (Obr. 5 a 6)

Tabulka 1: Přípustné parametry plavidel (Zdroj: [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz), 2020c, vlastní zpracování)

Parametr	
Max. délka tlačných souprav	185 m
Max. délka motorových nákladních lodí	135 m
Maximální šířka plavidel	11,4 m
Maximální ponor	2,8 m
Maximální nosnost souprav	4000 t
Maximální nosnost motor. nákl. lodí	2700 t

Tabulka 2: Rozměry doprovodných staveb (Zdroj: Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, vlastní zpracování)

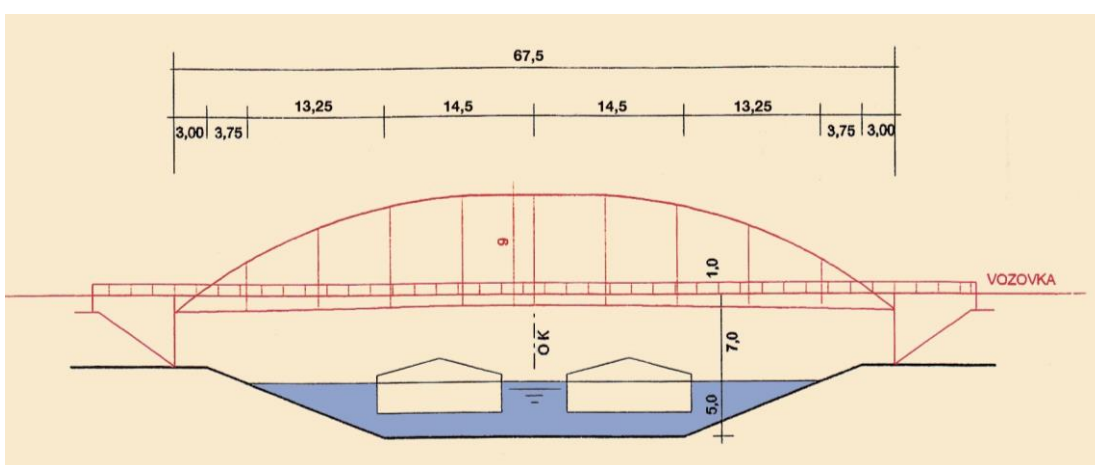
Délka plavební komory	190 m
Šířka plavební komory	12,5 m
Hloubka plavební komory	4 m
Délka lodního zdvihadla	190 m
Šířka lodního zdvihadla	12,5 m
Hloubka lodního zdvihadla	4 m

Poznámka: Lodní zdvihadlo se používá při rozdílu výšky nad 40 m, pod touto hranicí se používá označení plavební komora.

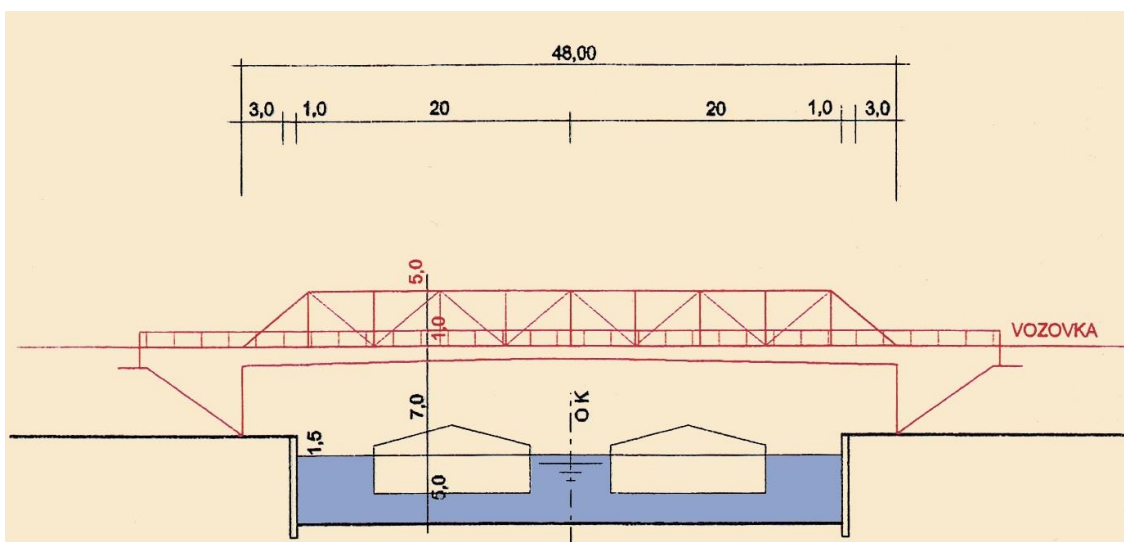
Tabulka 3: Rozměry koryta kanálu (Zdroj: Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe, vlastní zpracování)

Třída vodní cesty	Vb
Šířka plavební dráhy	40 m
Celková šíře pozemku	125 m
Minimální poloměr oblouku	800 m
Převýšení břehů nad max. hladinu	1 m
Základní provozní kolísání hladiny	1 m
Podjezdná výška mostů	7 m

Poznámka: Celková šíře pozemku zahrnuje břehové porosty, oboustranné komunikace a mělkovodní zóny.



Obrázek 5: Lichoběžníkový profil, základní varianta (Zdroj: www.d-o-l.cz, 2020c)



Obrázek 6: Obdélkový profil, úspornější varianta pro úzká místa např. sídelní zástavba (Zdroj: www.d-o-l.cz, 2020c)

## **6. Aktuální stav projektové dokumentace na území SO ORP Bohumín**

Bohumín v minulých dobách měl rozmanitá postavení z hlediska výstavby kanálu. V případě využití plavební cesty v korytě řeky Odry měl nezastupitelnou roli. Ve variantě výstavby z roku 1940 měl naopak plavební kanál vést z Odry tzv. Hlučínskou variantou přes řeku Olši (polsky Olza) do Wisly, (viz Obr. 3), v níž se trasování vyhýbá Bohumínu. V druhé polovině 20. století až do současnosti se počítá s Bohumínem jako důležitým místem pro realizaci trasy a případného přístaviště. V druhé dekádě 21. století na popud polské strany byla zahájena jednání k trase a realizačnímu projektu. Návrh trasy je součástí Zásad územního rozvoje Moravskoslezského kraje ([www.msk.cz](http://www.msk.cz), 2020a) a územně plánovací dokumentace města Bohumín. ([www.mesto-bohumin.cz](http://www.mesto-bohumin.cz), 2020) Na základě bilaterálních jednání byl projekt upraven.

Úprava projektu souvisela s chráněnými územími a zájmy ochrany přírody, na českém území, podle zákona č 114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších změn. Lokalita je zařazena do kategorie maloplošné zvláště chráněné území, konkrétně přírodní památka. Podle zákona č 114/92 Sb. hlavy páté §36 odstavce 2 je zakázáno hospodářské využívání, které by vedlo k jejímu poškození. ([mzp.cz](http://mzp.cz), 2020) Podle doporučené trasy (viz. Obr. 7) by bezpochyby došlo k poškození vzácných biotopů. Přírodní památka byla vyhlášena 13. 10. 2006, celá oblast má rozlohu 126,02 ha, územím protéká část řeky Odry o délce přibližně 7 km. Lokalita bývá pravidelně zaplavována, proto se zde nachází vrbovo-topolové lužní lesy, které spolu se staršími lužní vegetací jsou biotopem rozmanité a vzácné fauny, jedná se o Lesáka rumělkového a Páchníka hnědého. Relativně pravidelným zaplavováním vznikají tůně, které jsou biotopem pro například čolka obecného, rosničky obecné, skokana skřehotavého, z větších živočichů se zde vyskytují vydry říční a bobři evropští. ([www.msk.cz](http://www.msk.cz), 2020b)

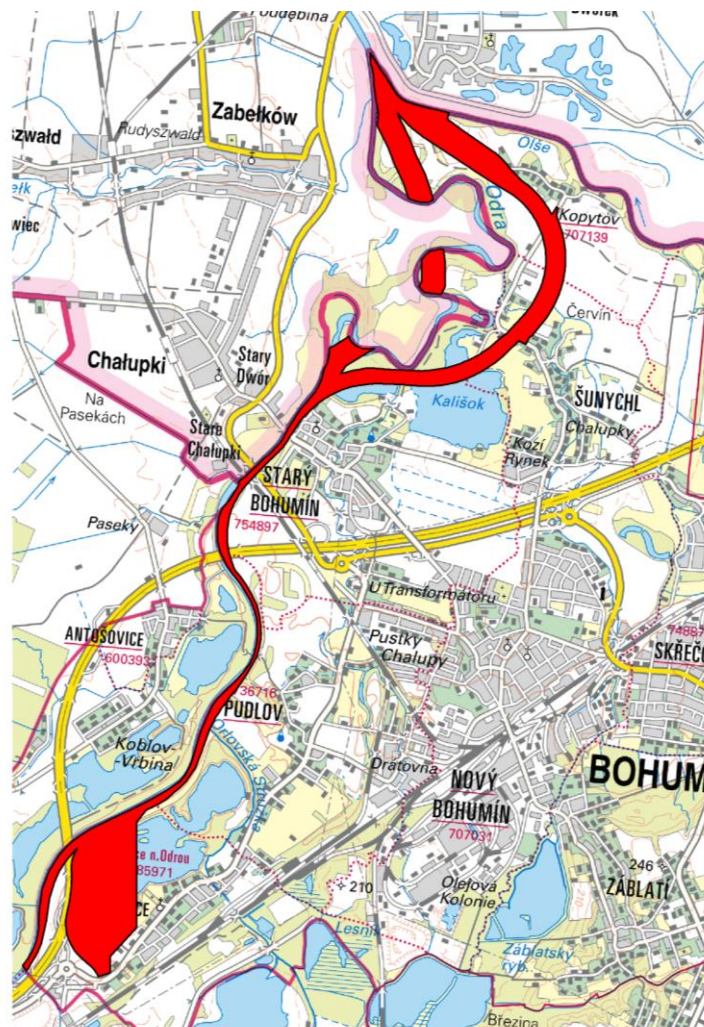
V této kapitole bude znázorněno vedení trasy na území města Bohumín (Obr. 7) a pomocí Corine Land Cover z roku 2018 analyzují využití krajiny v SO ORP Bohumín (Obr. 12), dojde ke komparaci stavu před výstavbou kanálu a po výstavbě. (Tab.4)

Tato kapitola popisuje dosavadní uskutečněné kroky, které povedou k výstavbě kanálu D–O–L a zároveň také části úseku na území správního obvodu města s rozšířenou působností Bohumín, zároveň bude doplněna vlastními fotografiemi ze zájmového území

a na konci kapitoly se bude nacházet schéma výhledového trasování kanálu D-O-L a případného napojení na řeku Vislu v Polsku.

V období mezi roky 2015–2018 byla společnostmi Sweco hydroprojekt a.s. a Aquatis a.s. spolupracující pod Sdružením D-O-L vytvořena studie proveditelnosti, která označuje projekt jako ekonomicky výhodný. (www.d-o-l.cz, 2020c) Dále studie obsahuje SWOT analýzu, národní a nadnárodní dokumenty, parametry plavební cesty a vodních staveb (zdymadla, plavební komory atd.). V příložených přílohách jsou trasy jednotlivých větví zaneseny do mapy v měřítku 1 : 50 000 a následně jsou rozděleny do jednotlivých mapových listů. (Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe) V současné době je celé území zamýšleného kanálu pod stavební uzávěrou. (www.d-o-l.cz, 2020c)

Celá trasa je označena jako doporučená, tudíž je možné očekávat určité úpravy, jako je tomu například v Bohumíně, kdy doporučená trasa byla vedena přes přírodní památku hraniční meandry Odry, avšak město s ní nesouhlasí, proto byl navržen jihovýchodní obchvat, tak aby došlo k zachování kompaktnosti maloplošného zvláště chráněného území.



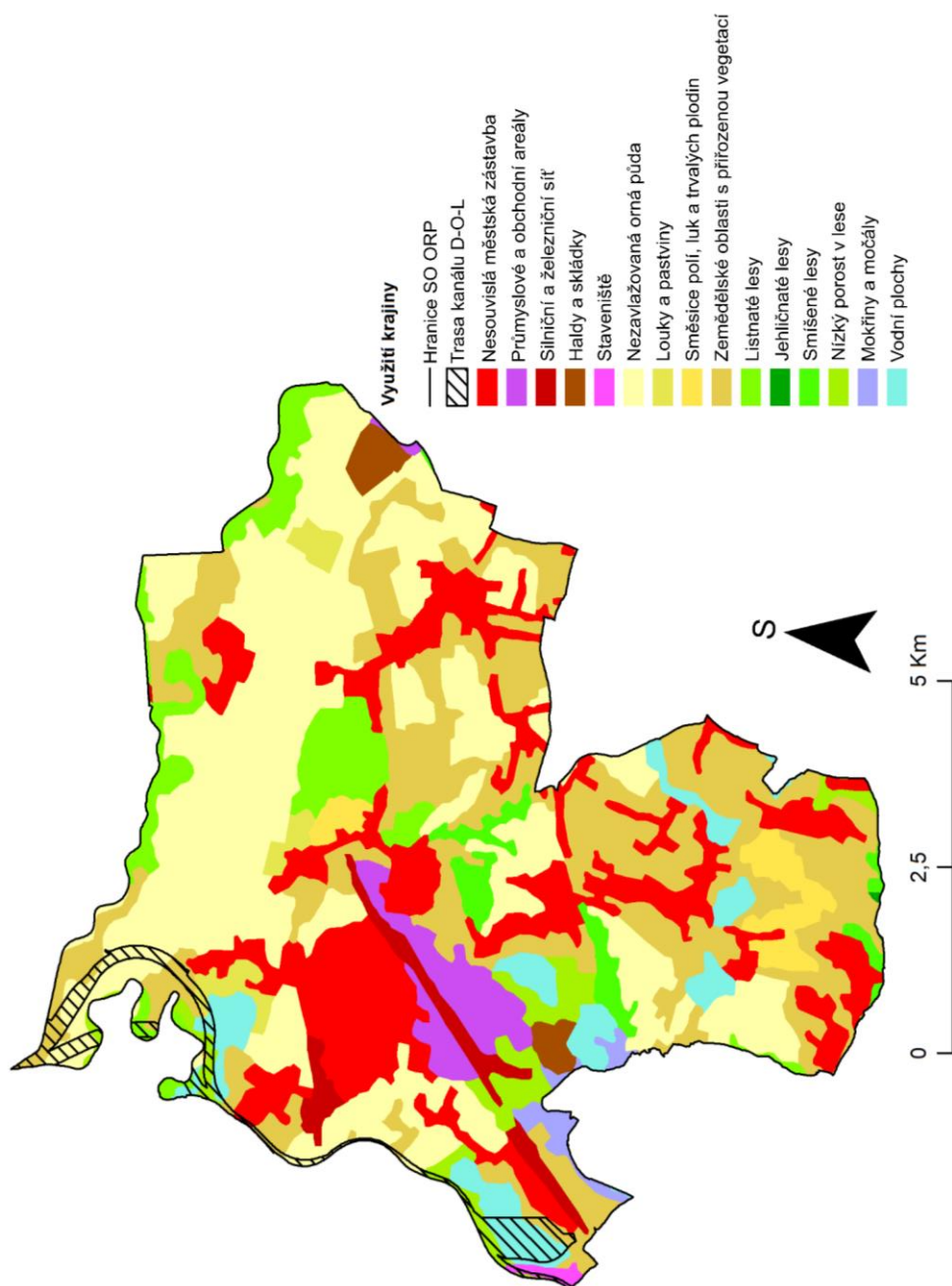
**Varianty trasy**

■ Trasa kanálu v SO ORP Bohumín

Zdroj: CUZK WMS Zm50, město Bohumín, vlastní zpracování 2020

Poznámka: Město Bohumín nepodporuje severní trasu přes hraniční meandry Odry, proto vznikl jihovýchodní obchvat těchto meandrů, Bohumín taktéž nepodporuje výstavbu přístavu u jihozápadní hranice města.

Obrázek 7: Variantní vedení trasy kanálu v rámci SO ORP Bohumín (Zdroj: CUZK WMS Zm50, město Bohumín, vlastní zpracování)



Zdroj: © European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2020, European Environment Agency (EEA)", f.ex. in 2018: "© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018, European Environment Agency (EEA), město Bohumín, vlastní zpracování 2020

Obrázek 8: Využití ploch v SO ORP Bohumín podle Corine Land Cover a variantní řešení tras kanálu (Zdroj: © European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2020, European Environment Agency (EEA)", f.ex. in 2018: "© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018, European Environment Agency (EEA), město Bohumín, vlastní zpracování 2020)

Tabulka 4: Komparace stavu před a po výstavbě kanálu v zájmovém území (Zdroj, Corine Land Cover, vlastní tvorba)

Typ plochy	Stav před realizací (ha)	Stav po realizaci (ha)
Nesouvislá městská zástavba	4140,25	4138,41
Průmyslové a obchodní areály	318,12	318,12
Silniční a železniční síť	2235,69	2235,69
Halvy a skládky	115,89	115,89
Staveniště	53,34	49,24
Nezavlažovaná orná půda	3976,29	3920,89
Louky a pastviny	160,99	156,86
Směsice polí, luk a trvalých plodin	187,96	187,96
Zemědělské oblasti s přirozenou vegetací	2616,68	2572,62
Listnaté lesy	762,04	755,26
Jehličnaté lesy	54,61	54,61
Smíšené lesy	375,48	375,48
Nízký porost v lese	399,11	366,91
Mokřiny a močály	158,58	158,58
Vodní plochy	456,42	604,92
Celkem	16011,45	16011,45

Ve správním obvodu města s rozšířenou působností Bohumín je nejvíce zastoupena nesouvislá městská zástavba následována nezavlažovanou ornou půdou, naopak nejmenší zastoupení mají staveniště a jehličnaté lesy. Vodní plochy před výstavbou zaujímají 456,42 ha (z toho 53,34 ha se nachází v trase kanálu, viz. Obr. 8). Výstavbou plavební trasy dojde k rozšíření vodních ploch o 148,5 ha, celkem tedy vodní plochy budou zaujímat 604,92 ha, celková plocha kanálu bude 201,84 ha. Stavbou trasy dojde také k úbytku nesouvislé městské zástavby o 1,84 ha, v této souvislosti bude nejvíce poškozenou, co se týká zásahů, do krajiny městská část Starý Bohumín a v malé míře také část Šunychl a jeho osada Kopytov. Trasa propojí Malé Kališovo jezero a Velké Kališovo jezero, kdy dojde pravděpodobně k zániku rekreační oblasti. (viz. příloha VII)

## 6.1. Etapizace výstavby

Vlastní realizaci předcházelo zpracování SWOT analýzy a zjednodušené projektové dokumentace, kterou připravily na objednávku Ministerstva dopravy společnosti Sweco hydroprojekt a.s. a Aquatis a. s. v prosinci 2018. Projekční kancelář navrhla provedení stavebních prací celkem ve 4 samostatných etapách:

- 1. etapa:** Napojení jižní Moravy vodní cestou na Dunaj, splavnění Odry do Ostravy
- 2. etapa:** Prodloužení koridoru od Hodonína do Přerova při využití stavebních úprav provedených během výstavby Baťova kanálu.
- 3. etapa:** Napojení Ostravska na Přerov, výstavba případné odbočky směrem do Olomouce.
- 4. etapa:** Prodloužení z Přerova do Pardubic.

Z etapizace je patrné, že by mělo dojít nejprve k výstavbě (historicky) upřednostňovaného spojení Dunaj–Morava–Odra a až poté by došlo k napojení na labskou větev. Nejdůležitějším bodem celé stavby je Přerov, který se má stát středem propojení, kvůli křižovatce všech tří větví. (www.d-o-l.cz, 2020c)

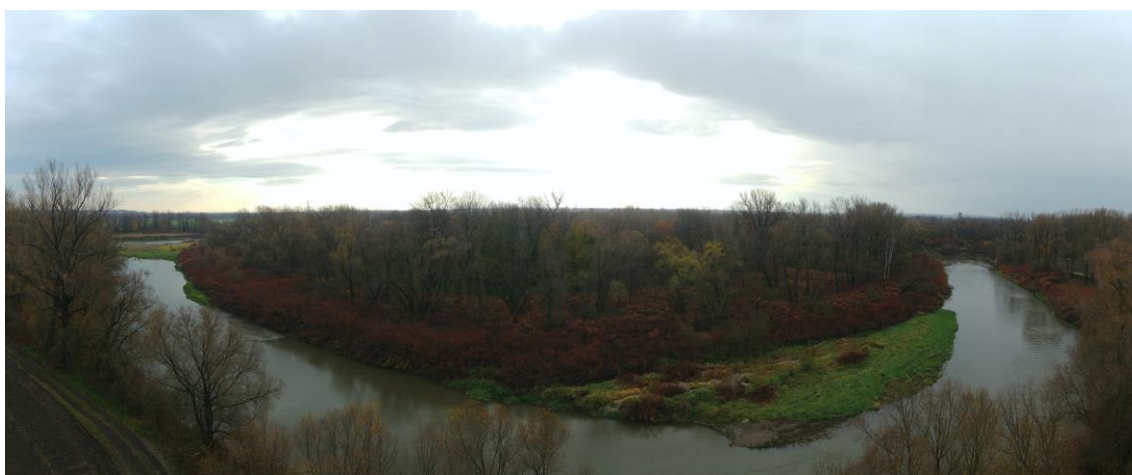


Obrázek 9: Koryto Odry v budoucí trase kanálu, směr Polsko (Zdroj: Vlastní fotografie, Patrik Potyš 2020)

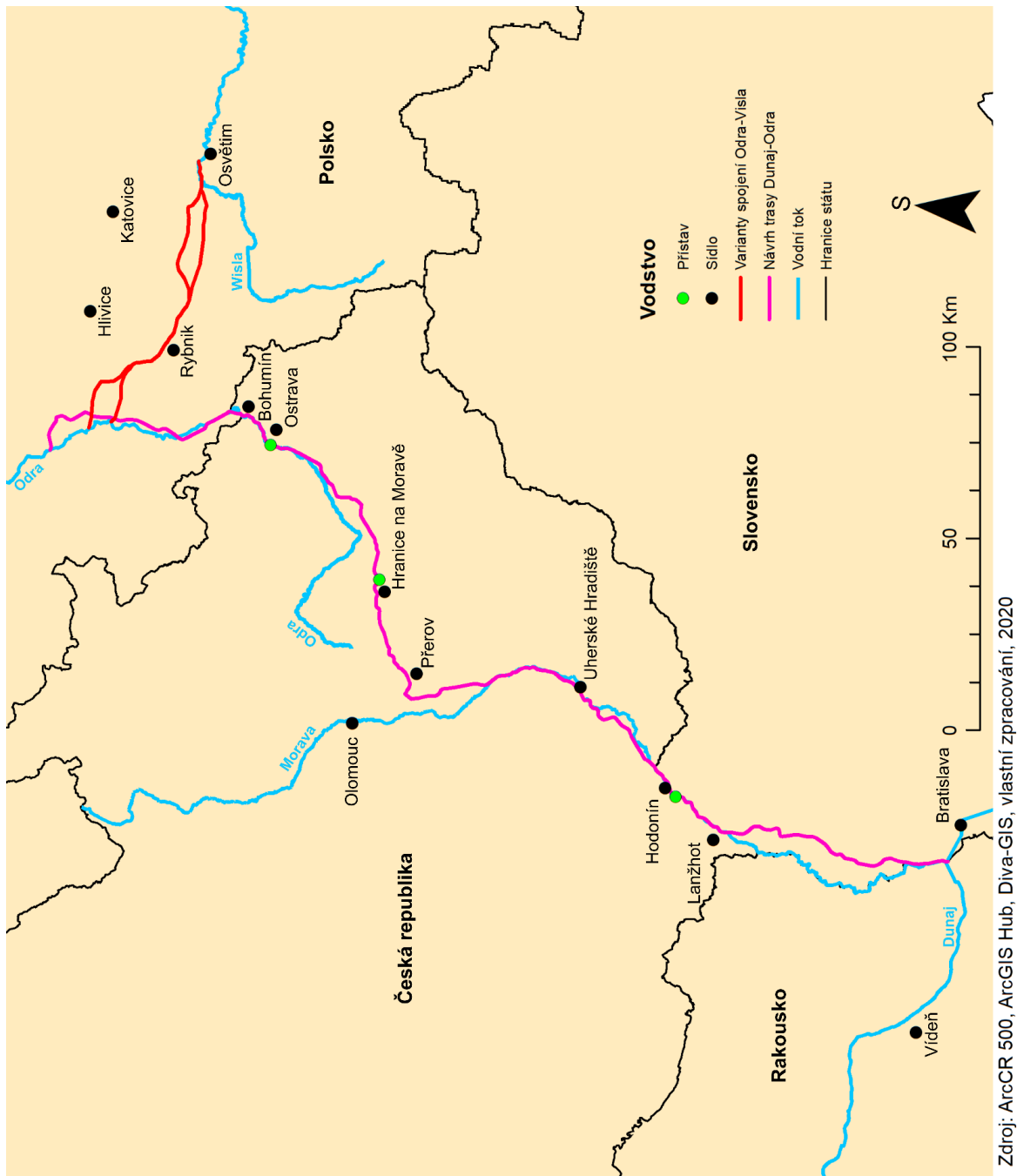




Obrázek 10: Koryto Odry v budoucí trase kanálu, směr Česká republika (Zdroj: Vlastní fotografie, Patrik Potyš 2020)



Obrázek 11: Hraniční meandry Odry, skrz které má vést doporučená trasa kanálu (Zdroj: Vlastní fotografie, Patrik Potyš 2020)



Obrázek 12: Výhledová situace trasy kanálu D-O-L a možného propojení s řekou Vislou (Zdroj: ArcCR 500, ArcGIS Hub, Diva-GIS, vlastní zpracování 2020)

## 7. Závěr

Cílem této práce bylo zjištění trasování zamýšleného plavebního kanálu Dunaj–Odra–Labe, především jeho části Dunaj–Odra v Ostravské pánvi. Došlo k porovnání plánů rakousko-uherských, německých, československých a následně i českých tedy období od konce 19. až ke konci 20. století a současnosti. Taktéž byly popsány dosavadní uskutečněné kroky, kdy se jedná o doposud jediný vykopaný úsek v Rakousku nedaleko hlavního města Vídně, Lobau a Gross Enzersdorf. Tento realizovaný úsek napojený na Nový Dunaj má délku 6 km. Část u říčního přístave je dlouhá kolem 2 km a po přerušení má délku 4 km. V souvislosti se změnou vedení trasy kanálu se nepočítá s jeho prodloužením k Angern an der March. Bařův kanál realizovaný ve 30. letech 20. století ovšem nemá požadované technické parametry pro plavbu lodí. Další významná změna se týká Bohumína, kde se v trase nachází maloplošné chráněné území Hraniční meandry Odry, kvůli kterému došlo k přeložení trasy a návrhu tzv. jihovýchodního obchvatu. Za zmínku také stojí vypracování studie proveditelnosti, kterou zadalo Ministerstvo dopravy a byla publikována v prosinci 2018.

V zájmovém území na Bohumínsku, pomocí Corine Land Cover bylo vytvořeno využití ploch před stavbou a po stavbě plavebního kanálu. Před výstavbou se na území nachází vodní plochy o celkové rozloze 465,42 ha, z toho 53,34 ha je již v budoucí trase. Po výstavbě dojde k rozšíření vodních ploch o 201,84 ha na konečných 604,92 ha. Stavbou budou nejvíce zasaženy zemědělské plochy, konkrétně nezavlažovaná orná půda, louky a pastviny, zemědělské oblasti s přirozenou vegetací a listnaté lesy. Z hlediska sídelní zástavby dojde k úbytku o 1,84 ha na území městských částí Starý Bohumín a Šunychl s osadou Kopytov.

Tato realizace bude na dlouhou dobu jediným realizovaným úsekem z celkové uvažované trasy na území České republiky. Lze tak dovozovat ze stanovisek Ministerstva životního prostředí a Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

## 8. Summary

Main goal of this thesis was to find out the trace of the intended Danube-Oder-Elbe canal, mainly its part Danube-Oder in Ostrava basin. In historical part of this thesis austro-hungarian, german and czechoslovakian plans were compared, which means time period from end of the 19th century to second half of the 20th century. Also historical part include few steps that were realized so far, for example the only one part of the trace which was excavated and put into service is located in Vienna, capital of Austria, this part is called Donau–Oder Kanal but only 2 km is functional. Second step relate to Bohumín city, where nature monument Hraniční meandry Odry is located. This monument caused issue, because the recommended trace should go through that nature monument, which could be destroyed, but Bohumín had found solution and created south-east bypass.

In area of interest – Bohumín and its surroundings, Corine Land Cover was used for land analysis before and after building. Before building in area of interest there are 465,42 ha water areas of which 53,34 ha are in future trace. After realization water areas will increase by 201,84 ha, so there will be 604,92 ha of water areas in total. By building of the canal there will be decrease of urban areas by 1,84 ha in the city districts Starý Bohumín, and Šunychl with settlement Kopytov.

## 9. Zdroje

### Knižní zdroje

BARTOŠ, Michal, ed. Vodní cesta D-O-L: *Historie, ekologie, krajina: historická a současná studie a výběr příspěvků ze semináře Vodní cesta D-O-L: Ekonomie, ekologie, krajina v rámci EDO Olomouc 2003*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2004. ISBN 80-244-0890-2.

JERMÁŘ, M. 50 let česko-polské spolupráce ve vodním stavitelství. *Vodohospodářské technicko-ekonomické informace*, 2017, roč. 59, č. 6, str. 50–52. ISSN 0322-8916.

### Internetové zdroje

BUČEK, Antonín. Vodní cesta Dunaj-Odra-Labe ve středoevropské krajině. *Veronica I* [online]. 2005, **19**(1), 5-7 [cit. 2020-02-01]. Dostupné z: <http://www.casopisveronica.cz/clanek.php?id=828>

Vývoj projektu v letech, kdy zítra již znamenalo včera. *Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe* [online]. Praha, c2005-2020 [cit. **2020b**-02-10]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/historie?start=4>

Vodní cesta D-O-L a Velkoněmecká říše. *Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe* [online]. Praha, c2005-2020 [cit. **2020a**-02-10]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/historie?start=3>

Současný stav projektu. *Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe* [online]. Praha, c2005-2020 [cit. **2020c**-03-22]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/dnesnistav>

Od průmyslové revoluce po světové války. *Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe* [online]. Praha, c2005-2020 [cit. **2020d**-04-06]. Dostupné z: <http://www.d-o-l.cz/index.php/cs/oprojektu/historie?start=1>

Sweco hydroprojekt a.s. a Aquatis a.s. A. Prověření a posouzení alternativ dosažení cílů dopravní politiky: Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe. In: *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. Praha, c2020, 12/2018 [cit. 2020-03-22]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Studie-k-vodnimu-koridoru-Dunaj-Odra-Labe-je-verej>

Zásady územního rozvoje. *Moravskoslezský kraj* [online]. [cit. 2020a-04-03]. Dostupné z: <https://www.msk.cz/cz/mapy/zasady-uzemniho-rozvoje-58305/>

Hraniční meandry Odry. *Moravskoslezský kraj* [online]. [cit. 2020b-04-06]. Dostupné z: <https://www.msk.cz/cz/priroda/chranena-uzemi/pamatky/hranicni-meandry-odry-111/>

Územně analytické podklady. *Město Bohumín* [online]. c1998-2020 [cit. 2020-04-03]. Dostupné z: <https://www.mesto-bohumin.cz/cz/o-meste/uzemni-plan/1568-uzemni-planovani.html>

Legislativa. *Plavební úřad* [online]. c2020 [cit. 2020-04-04]. Dostupné z: <https://plavebniurad.cz/legislativa>

Zákon o ochraně přírody a krajiny. *Ministerstvo životního prostředí* [online]. Praha: Česká národní rada, 1992 [cit. 2020-04-06]. Dostupné z: <https://www.mzp.cz/www/platnalegislativa.nsf/%24%24OpenDominoDocument.xsp?documentId=58170589E7DC0591C125654B004E91C1&action=openDocument>

Zákon ze dne 27.3.1931 o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil. *EPRAVO.CZ - Sbírka zákonů, judikatura, právo* [online]. c1999-2020 [cit. 2020-04-23]. Dostupné z: <https://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=5204&Section=1&IdPara=1&ParaC=2>

## Mapové zdroje

*ArcGIS Hub* [online]. Esri [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <http://hub.arcgis.com/>

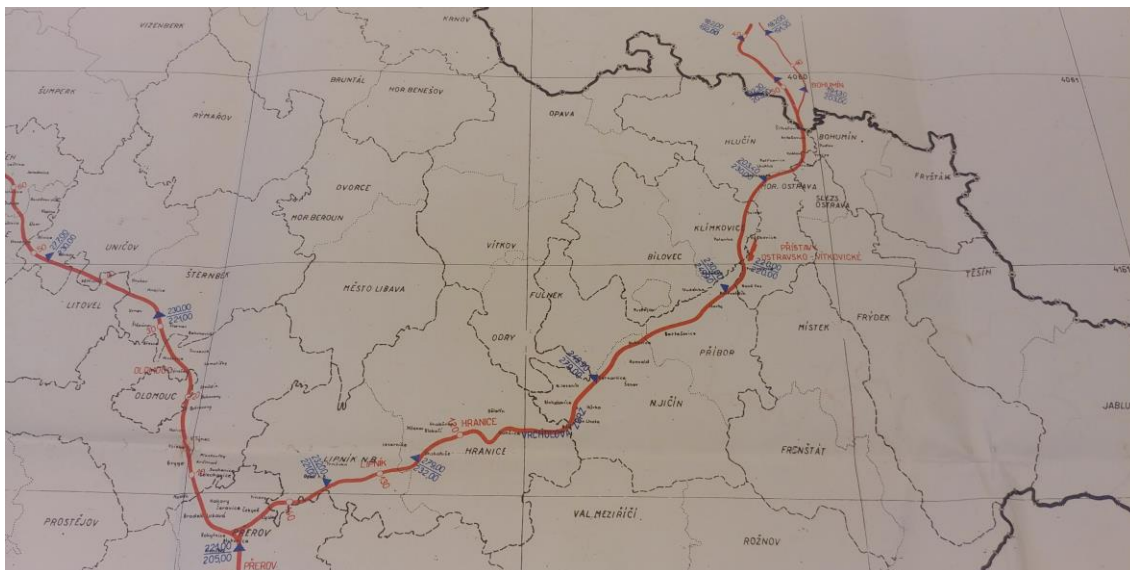
*Diva-GIS* [online]. Robert Hijimans [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <https://www.diva-gis.org/gdata>

*Archiwum map wojskowego instytutu geograficznego 1919-1939* [online]. c2002-2020 [cit. 2020-03-14]. Dostupné z: <http://polski.mapywig.org/news.php>

CORINE Land Cover. *Copernicus Land Monitoring Service* [online]. European Union [cit. 2020-03-16]. Dostupné z: <https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover>

# **Přílohy**

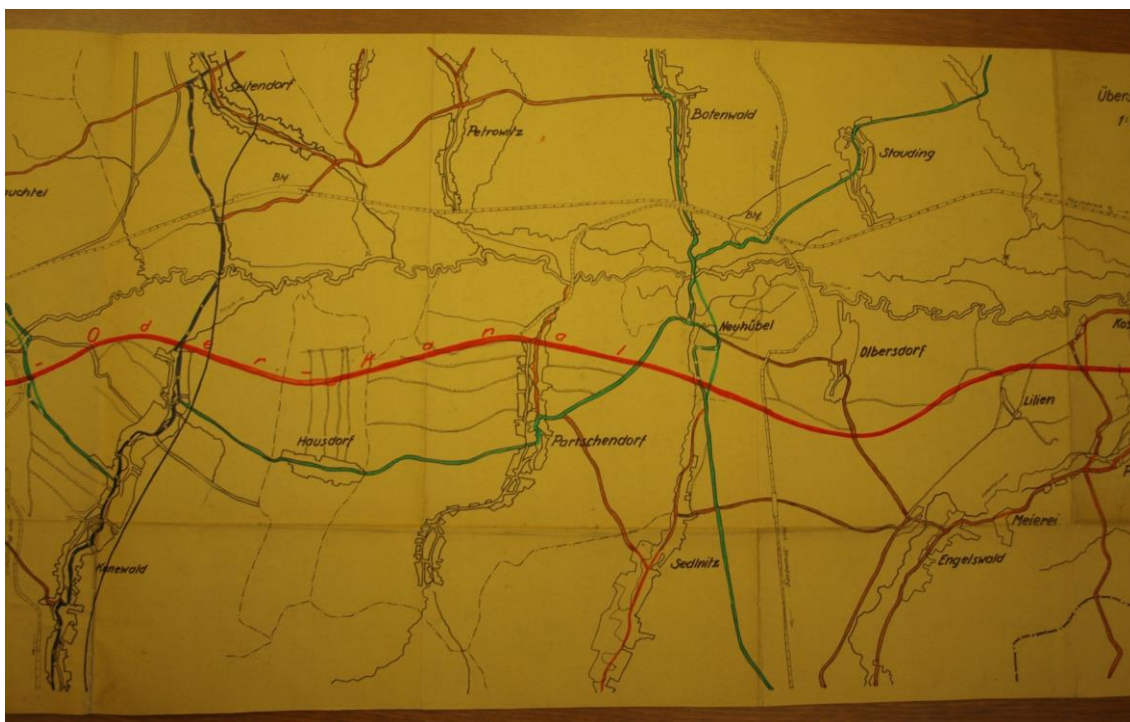




Obrázek I: Přiblížení na oderskou větev (Zdroj: Slezský zemský archiv v Opavě, pobočka Olomouc, vlastní fotografie 2019)



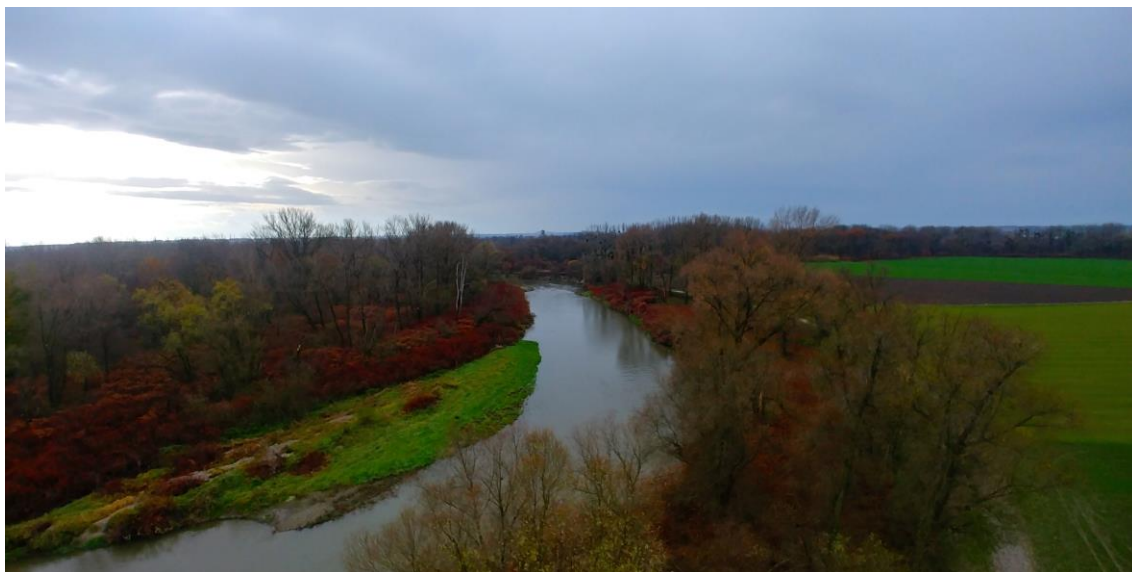
Obrázek II: Návrh trasy dunajsko-oderského kanálu od Bělčina po Košatku, rok 1940 (část 2), (Zdroj: Slezský zemský archiv v Opavě, 2020)



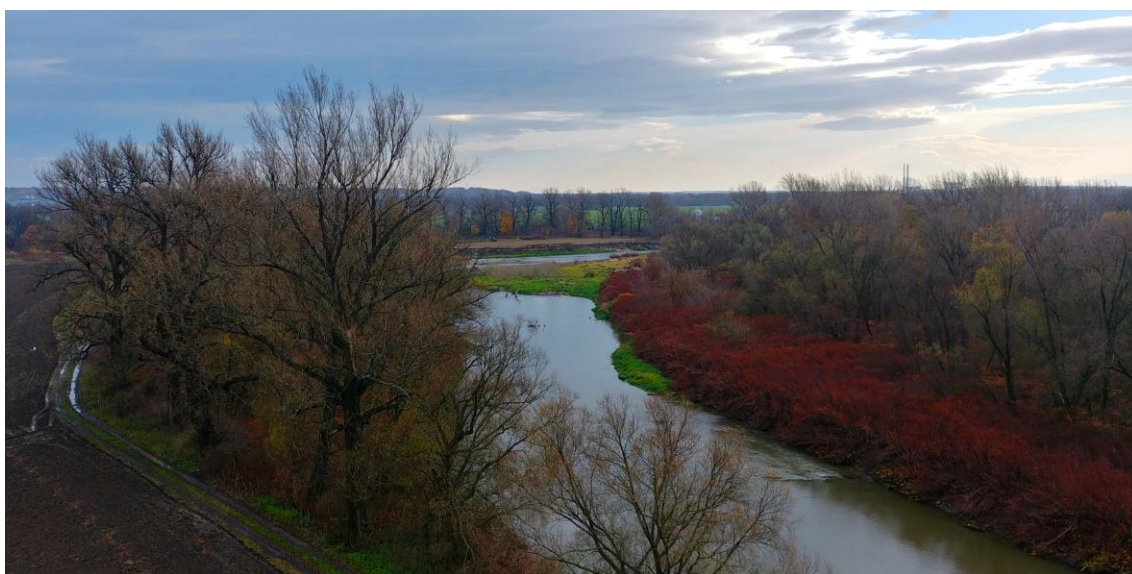
Obrázek III: Návrh trasy dunajsko-oderského kanálu od Bělčina po Košatku, rok 1940 (část 3), (Zdroj: Slezský zemský archiv v Opavě, 2020)



Obrázek IV: Návrh trasy dunajsko-oderského kanálu od Bělčina po Košatku, rok 1940 (část 4), (Zdroj: Slezský zemský archiv v Opavě, 2020)



Obrázek V: Maloplošné zvláště chráněné území Hraniční meandry Odry (levý břeh), směr Česká republika, (Zdroj: Patrik Potyš, 2019)



Obrázek VI: Maloplošné zvláště chráněné území Hraniční meandry Odry (pravý břeh), směr Polsko, ( Zdroj: Patrik Potyš, 2019)



Obrázek VII: Velké Kališovo jezero, přes které má vést jihovýchodní obchvat kanálu, lokalita nyní slouží k rekreaci a částečně k těžbě písku. (Zdroj: Patrik Potyš, 2019)