REKREAČNÉ VYUŽITIE A SPLAVNENIE RIEKY MORAVA

Ivan Stankoci

Anotácia : Cieľom tohto príspevku bolo priblížiť využitie rieky Morava vzhľadom na jej splavnenie a rekreáciu v okolí toku. Aplikácia environmentálnych faktorov v súlade so zásadami krajinársko-architektonickej tvorby a sociologického výskumu na konkrétnej štúdii využitia toku rieky Morava pre rekreačné využitie.

Kľúčové slová : rekreačné využitie, krajinársko-architektonická štúdia, splavnenie

RECREATIONAL USE AND CANALIZATION OF MORAVA RIVER

Annotation : The main object of this article was to zoom in use of Morava river in regard of her canalization and recreation. Application of environmental factors in accordance with landscape and sociological policies on specific study of recreational use of Morava river.

Key words : recreational use, landscape-architectural design , canalization

Úvod

Medzi atraktívne formy rekreácie patrí v dnešnej dobe aj vodná turistika. Jej popularita neúmerne rastie najme v Európe ktorá ja pokrytá obrovskou sietou vodných tokov. Rekreačná plavba sa v poslednom čase stáva významným impulzom pre udržateľný rozvoj cestovného ruchu s výrazným ekonomickým prínosom, zatiaľ čo nákladná lodná doprava ustupuje do úzadia.

Rekreačná plavba dokáže na seba naviazať množstvo rôznych aktivít najmä v oblasti služieb cestovného ruchu, prispieva k spoznávaniu vidieka a mení portfólio pracovných miest, čo má významný vplyv na udržanie zamestnanosti. Dôležitým faktom je tiež jej ekologickosť a životné prostredie nedevastujúci charakter.

Skutočnosť, že na Slovensku zatiaľ takáto forma turistiky nie je rozvinutá, môže výrazne pridať na atraktivite prvej slovenskej rozvinutej vodnej ceste.

Cestovný ruch a rekreačná plavba na Slovensku

Splavovanie rieky v prírode prináša hlavne relax a odpútanie sa od stresu. To je dôvod, prečo bude vodná cesta vyhľadávaným cieľom cestovného ruchu. Príroda v okolí rieky Moravy predstavuje slobodu a výrazný kontrast voči uponáhľanému mestu

či pracovným povinnostiam. Plavba prináša intenzívne zážitky a radosť detí. Zbližovanie účastníkov a participácia na rovnakých skúsenostiach a zážitkoch znamená i tvorbu nových sociálnych väzieb a priateľstiev. Dokonca je aj v záujme cestovného ruchu budovať rozvoj osobnosti a poznania. Sebarealizáciou pri rekreačnej plavbe klient uspokojuje svoje vlastné vnútorné potreby.

Ďalším trendom je celosvetový nárast dopytu po netradičných aktivitách a neopakovateľných zážitkoch. Návštevníci vyhľadávajú regióny, v ktorých by dokázali uspokojiť potreby a na druhej strane musí byť v záujme poskytovateľa služieb túto pridanú hodnotu vytvárať v najlepšej kvalite.

To je príklad pre ponuku služby rekreačná plavba na rieke Morava. V určitom zmysle ide o netradičnú formu cestovného ruchu na Slovensku, nakoľko neexistuje splavnenie žiadnej slovenskej rieky okrem Dunaja. Prináša neopakovateľné zážitky pri plavení sa po jej toku. Oddychové zastávky v prístavoch a prístaviskách, posedenie pri ohníku, spoznávanie prírody, histórie a kultúry jednotlivých obcí budú komplexným produktom daného regiónu s nadväznosťou na plavbu.

Rieka MORAVA

Morava je rieka prameniaca na severnej Morave na južnom svahu Králického Sněžníka (1 423 m n. m.) v nadmorskej výške 1 380 m n. m., na území obce Dolní Morava v okrese Ústí nad Orlicí. Na dolnom toku tvorí prirodzenú hranicu medzi Českom a Slovenskom a medzi Rakúskom a Slovenskom v celkovej dĺžke 114 km. Vlieva sa do Dunaja na území Bratislavy, priamo pod hradom Devín.

Rieka Morava ponúka ideálne možnosti pre turistov, ktorí obľubujú splavovanie. Odporúčaným úsekom je trasa Brodské – Devín.

Dĺžka toku 329 km

Dĺžka toku na Slovensku 114 km

Plocha povodia 26 579,7 km²

Plocha povodia na Slovensku 2 213,5 km²

Vznik na Morave pod Králickým Sněžníkom

Ústie do Dunaja pri Devíne

Priemerný prietok 120,0 m³/s

Minimálny prietok 7,70 m³/s

Maximálny prietok 1 500 m³/s

Dôležitými orientačnými ukazovateľmi pozdĺž toku Moravy sú aj kilometrovníky, ktoré však nie sú všade a napr. na mape VKÚ (1997) údaje o nich chýbajú.

Hladina rieky Morava pri zvýšených zrážkach ako aj vplyvom stúpania a klesania Dunaja výrazne kolíše. Preto môže voda, hlavne v spodnom toku, stáť. Tiež krásne štrkové ostrovčeky, ktoré lákajú na bivakovanie, môžu počas pár hodín zaniknúť a voda utopí stany a odniesie lode nepozornejších vodákov.

Celá uvedená trasa Brodské – Devín sa dá bez výraznejšieho pádlovania prejsť za tri dni.

Environmentálna stránka splavnenia

Splavovanie rieky Moravy je možné, pretože podľa európskych dohôd patrí rieka Morava do siete vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu. V Českej republike ide o dopravne významnú využiteľnú vodnú cestu a v Slovenskej republike je klasifikovaná ako výhľadovo sledovaná vodná cesta. Rakúsko uzavrelo so SR a ČR dohodu o využívaní rieky Morava a napriek vysokému stupňu ochrany prírodných lokalít pozdĺž rieky Morava nie je malá rekreačná plavby v rozpore s ich ochranou

Charakteristika regiónu

Riešené územie okolo rieky Morava patrí do Záhorského regiónu. Tvoria ho okres Malacky, Senica a Skalica. Leží na západe SR a má významnú polohu medzinárodného charakteru, pretože región hraničí s Českou republikou a Rakúskom s ktorým priamo rieka Morava tvorí prirodzenú hranicu. V bežnom chápaní však do Záhoria patrí celý okres Malacky a bratislavská časť Záhorská Bystrica. Od ostatnej časti Slovenska ho oddeľujú Malé Karpaty.Záhorská nížina je z naších nížin najlesnatejšia.Rastú tam borovicové lesy,odťiaľ je ich názov bor.Kedysi bolo Záhorie v období Veľkej Moravy súčasťou Moravského kniežatstva.

Dopravná dostupnosť

Región záhorie má vynikajúcu dopravnú dostupnosť. Je to jedna z jeho hlavných výhod. Záhorím prechádza hlavná diaľničná a železničná tepna Bratislava - Kúty - Brno. Cyklistické trasy a automobilové komunikácie sú dobre udržiavané a sú schopné uniesť nápor turizmu. Nachádzajú sa tu tri významné cyklotrasy - záhorská ktrorá vedie z Devína do Senice, moravská - ktorá vedie po hrádzi rieky Morava z Devína až do čiech a kopaničiarska - ktorá spája záhorie s považím. Nikde na týchto trasách však nefungujú požičovne bicyklov. Cielom návrhu je takťiež vytvorenie siete požičovní.

Potenciál regiónu

Región Záhorie disponuje vysokým potenciálom pre rozvoj cestovného ruchu. Preto treba uvažovať popri splavnení rieky Morava aj o prepojení rieky s obcami a mestami. Oblasť má vysoký potenciál pre cykloturistiku a vodnú turistiku. Dobrý potenciál dosahuje v oblasti rekreácie pri vode, vodné športy a vidiecky turizmus. Ďalej sa vyskytuje možnosť agroturistiky, paraglidingu a kúpeľov.

Navrhované a jestvujúce prístavy a prístaviská

Skalica

Mesto Skalica je v riešenom území prvé a zatiaľ jediné mesto, v ktorom je prístav už vybudovaný. Prístav je od centra mesta vzdialený približne 4 až 5 km a svoju prvú sezónu mal v lete 2007. Prístav sa dobre ujal a jeho návštevnosť predstihla očakávania. Prístav nadväzuje na vodnú cestu „Baťov kanál“ začínajúcou v Českom Kroměříži a zatiaľ má funkciu konečnej (alebo začiatočnej) zastávky.
V blízkej budúcnosti je naplánovaná realizácia spojenia Baťovho kanálu s tokom rieky Morava prostredníctvom plavebnej komory, ktorá má byť vybudovaná za Skalickým prístavom.

Kátov

Nachádza sa medzi Skalicou a Holíčom a do jej katastra spadajú významné prírodné biotopy. Jedná sa hlavne o Kátovské rameno a Kátovské jazero, ktoré tvoria súčasť Natury 2000 a spadajú do osobitne chránených častí prírody SR. Aj z tohto dôvodu sa v obci neuvažuje s vybudovaním prístavu, nakoľko by si to vyžiadalo nemalé zásahy do prostredia.

Holíč

Mesto Holíč je od rieky Morava vzdialené približne rovnako ako Skalica. Vzhľadom na to, že na českom brehu je už v súčasnosti vybudovaný prístav v Hodoníne, v Holíči sa uvažuje s vybudovaním menšieho prístaviska. Rovnako sa uvažuje aj so službami požičovne malých plavidiel, ktoré nemusia mať stále zázemie. Mesto Holíč má obrovský potenciál v podobe historického dedičstva. Tento potenciál by mal byť správne podchytený a malo by sa mu venovať dostatok pozornosti.

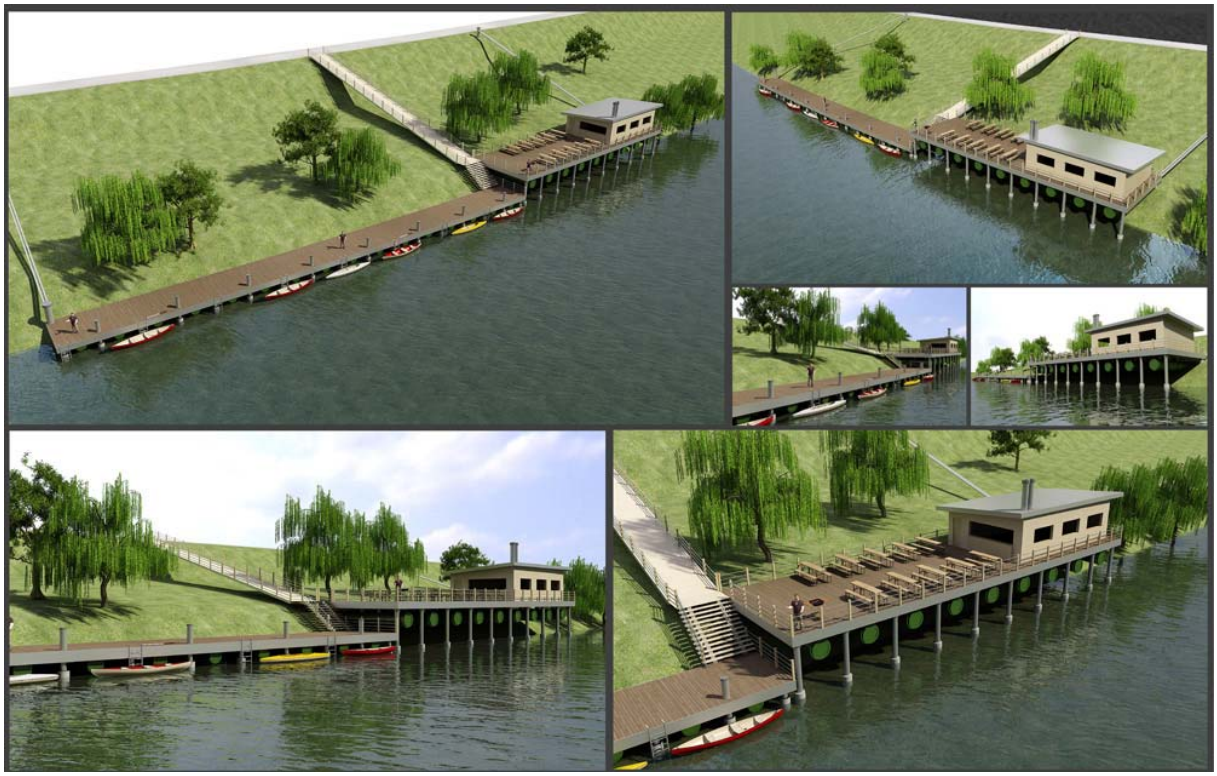
Kopčany

Na českej strane je plánovaná výstavba prístaviska v Mikulčiciach. Toto prístavisko by spájalo archeopark na strane Mikulčíc s archeoparkom na strane Kopčian. Z tohto dôvodu by sa malo uvažovať o vybudovaní prístaviska aj na Slovenskej. Významným je projekt výstavby lávky, ktorá bude spájať obe obce.

Gbely

Gbely samotné majú záujem hlavne o rozvoj rekreačnej časti Adamov.

Mesto sa sústredí najmä na rozvoj turistického ruchu v okolí jazier, vybudovanie rekreačného a športového centra, rozvoj športového rybárstva a vodnej turistiky. Nakoľko sú Gbely najvzdialenejšie mesto od rieky Moravy spomedzi riešených miest a obcí, je toto riešenie opodstatnené. Na rieke Morava sa plánuje výstavba prístaviska s perspektívou ďalšieho rozvoja.





Obr. 1 a 2. Prístavisko v Kopčanoch - štúdia

Brodské

Obec Brodské vytvára významné miesto pre umiestnenie ochranného Ponúka sa tu možnosť využitia mŕtveho ramena. Po oddelení od rieky Moravy plavebnou komorou by umožňoval celoročné kotvenie lodí, prípadne kotvenie lodí z iných prístavov v záujme ich ochrany pred povodňami a pod.

Súčasne by bol tento prístav posledným prístavom na rieke Morava až po sútok s riekou Dyje. Tento úsek rieky je splavniteľný iba počas niekoľkých mesiacov v roku a nie pravidelne. Rieka teda nemá dostatočnú hĺbku na to, aby ňou pravidelne plávali lode. Územie, nachádzajúce sa južne od Brodského je zároveň významné hlavne z hľadiska ochrany prírody. Toto vytvára prirodzené obmedzenie pre stavbu plavebných komôr a ďalších prístavov, ktoré by potrebovali vybudovanie infraštruktúry. Aj napriek tomuto je z českej strany plánovaná výstavba troch plavebných komôr, ktoré by mali zabezpečiť aspoň čiastočné splavnenie daného územia.

Územie sa v dlhodobom horizonte plánuje splavniť, je k tomu však potrebné začať budovať vodnú cestu v smere od sútoku rieky Moravy s riekou Dunaj pri Devíne proti prúdu hore až po spomínaný sútok Moravy a Dyje. Úpravami koryta rieky a výstavbou plavebných komôr sa zdvihne hladina rieky Morava, čo umožní celosezónne splavnenie aj cez úsek Brodské – sútok Moravy a Dyje.

Kúty

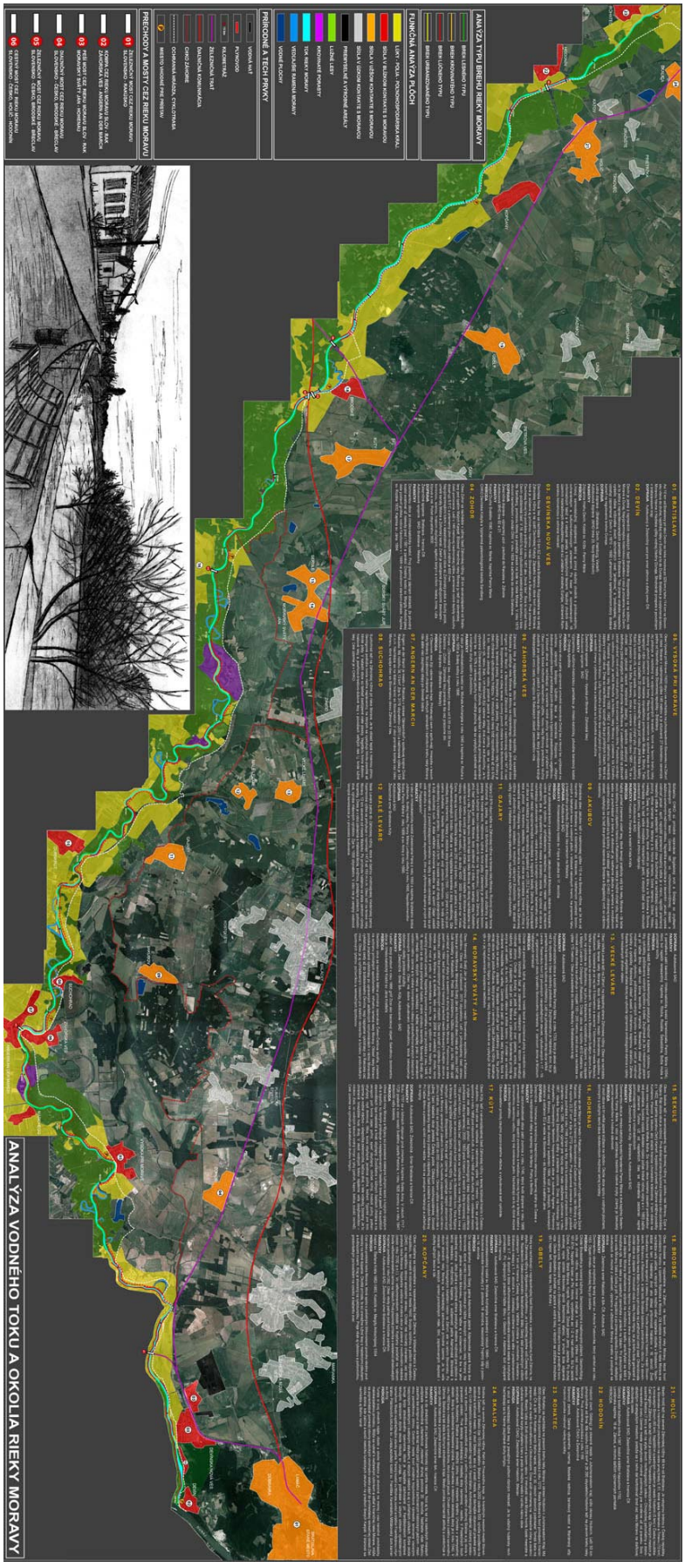
Keďže Kúty sa nachádzajú práve v oblasti, kde je rieka ťažko splavniteľná, a kde Kútsky les (plánovaný je druhý najvyšší stupeň ochrany prírody) vytvára prirodzené obmedzenie pre stavbu prístavu s infraštruktúrou

Sekule a Moravský Svätý Ján

Nakoľko sa s vybudovaním prístaviska na tomto území počíta až v budúcnosti, obce majú dostatok času na to, aby zatraktívnili svoje okolie. V čase keď sa bude riešiť otázka splavnenia rieky Morava až po sútok s Dunajom by mali byť obe obce pripravené na ďalší rozvoj turizmu.

Devín

Devín je navrhnutý ako hlavný pristav pre splavnenie z južnej strany. Táto obec je veľmi zaujímavá z hladiska polohy. Je to mestská časť Bratislavy do ktorej vedie cyklistická trasa priamo z centra. Obec má rozsiahlu históriu a leží na sútoku Moravy a Dunaja. Splavnenie až po Devín je možné až po vybudovaní plavebných komôr.



Obr. 3 Analýza vodného toku a okolia rieky Morava



Obr. 4 Koncový prístav Devín - štúdia

Zhrnutie

Na úseku toku rieky Morava od Skalice po Moravský Svätý Ján v súčasnosti existuje jedniný pristav a to v Skalici. Plánovaný je ochranný prístav v Brodskom a malý prístav v Kopčanoch.Ďalej je plánovaných 7 prístavísk (Perúnska lúka, Kátov, Holíč, Kopčany, Gbely, Kúty, Moravský sv. Ján), z toho 3 majú perspektívu rozvoja na prístavy. Na opačnom brehu, t.j. na českej strane je plánovaný prístav v Hodoníne a 3 prístaviská (Hodonín, Mikulčice a Lanžhot).

Na tomto úseku je plánovaná výstavba 7 plavebných komôr. Jedna plavebná komora bude spájať Baťov kanál s riekou Morava – za Skalickým prístavom. Ďalšie plavebné komory sú plánované za Hodonínom, Kopčanmi, Adamovskými jazerami, a Brodským. Posledné dve plavebné komory sú plánované v oblasti Kútskeho lesa.

Rozmiestnenie prístavov rešpektuje miestne podmienky a podmienky plavebnej bezpečnosti. Keďže v súčasnosti je rieka Morava splavná v smere od severu iba do Hodonína, resp. na Slovensku do Skalice; a z juhu je to v závislosti od prietokov na sútoku s Dyje, je realizácia väčšiny prístavísk závislá na zabezpečení splavnosti na medziľahlom úseku.

S realizáciou prístavísk Kátov a Holíč je možné začať už v súčasnosti, pretože ich plánované umiestnenie je nad hať ou ,kde je celoročná splavnosť zaručená už teraz. Zatiaľ však nie je realizované prepojenie Baťovho kanála s Moravou a preto budú, zatiaľ, tieto prístaviská na oddelenom úseku vodnej cesty. Navrhnuté prístaviská Kopčany I. a II:, Gbely, ochranný prístav v Brodskom a Kúty sa nachádzajú na miestach, kam sa dnes, kvôli existujúcim hatiam nedá plaviť. Ich realizácia je teda závislá na prácach na postupnom splavňovaní Moravy smerom na juh. Tie budú spočívať v rekonštrukcii hatí, prehrabávaniu dna rieky a budovaní plavebných komôr.

Prístavísko, pri obci Moravský Svätý Ján, sa nachádza na miestach, kde hladina rieky Moravy nie je regulovaná. Plavba je tak závislá na hydrologických podmienkach, ľudovo povedané po dlhotrvajúcich dažďoch, čo je len veľmi ťažko predpovedateľné.

Úsek rieky od plavebnej komory Lanžhot 2 (teda od Brodského) smerom na juh, je v čase sezóny splavný maximálne na kanoe. Taktiež prístup z južnej strany – od Dunaja je závislý na veľkých prietokoch, ktoré sú v letnom období skôr výnimkou.

Zoznam použitej literatúry :

[1] Ateliér Dobrucká a kol., 2008 : Povodie rieky Moravy v dotyku s trnavským samosprávnym krajom- Štúdia regionálneho rozvoja

[2] Ministerstvo životného prostredia SR / Sekcia vôd / Výskumný ústav vodného hospodárstva Bratislava / Slovenský hydrometeorologický ústav Bratislava / KAMA - semináre & školenia Žilina : Zborník príspevkov z odborného seminára RÁMCOVÁ SMERNICA O VODE - STAV IMPLEMENTÁCIE V PODMIENKACH SR - Rajecké Teplice 25. a 26. apríl 2006 Tlač: ÚVTIP Nitra. Vydavateľstvo NOI Bratislava

[3] Ministerstvo životného prostredia SR, Výskumný ústav vodného hospodárstva, Slovenský hydrometeorologický ústav, Slovenský vodohospodársky podnik, š. p. : Správa Slovenskej republiky o stave implementácie Rámcovej smernice o vode spracovaná pre Európsku komisiu v súlade s článkom 5, prílohy II a prílohy III a článkom 6, prílohy IV RSV - Marec 2005 Bratislava

[4] *Územné plány - Skalica, Kátov, Holíč, Kopčany, Devín, Gbely, Brodské, Kúty*

Obrázková dokumentácia :

Obr.1a2 : Ivan Stankoci : Architektonický návrh, štúdia - prístavisko v Kopčanoch
Obr.3 : Ivan Stankoci : Analýza vodného toku a okolia rieky Morava
Obr.4 : Ivan Stankoci : Krajinársko-Architektonický návrh, štúdia - prístavisko koncový prístav Devín

Abstract

Touring by water belongs to the most attractive types of recreation today. Morava river which is situated in the west of Slovakia provides all of aspects for recreational use. But today the capacity of river is unused. Before three years the Czech republic made a project for recreational use of Morava river on their site. The main object of this article was to zoom in use of Morava river in regard of her canalization and recreation. Application of environmental factors in accordance with landscape and sociological policies on specific study of recreational use of Morava river.

Ing. Ivan Stankoci
Katedra vodného hospodárstva krajiny, Stavebná fakulta STU
Radlinského 11, 813 68 Bratislava
ivan.stankoci@svf.stuba.sk