

Štúdia vodáckej infraštruktúry na Morave, Dunaji a Litave

Štúdia je realizovaná v rámci projektu BAUM 2020



Morava

Dunaj

Litava

Objednávateľ: MAGISTRÁT HLAVNÉHO MESTA SLOVENSKEJ REPUBLIKY BRATISLAVY
sekcia územného plánovania, Primaciálne nám. 1, P.O.Box 192, 814 99 Bratislava 1

Spracovateľ: ARDING spol. s r.o.
Sekurisova 16
841 02 Bratislava

Autorský kolektív: Jozef Páleš
Michal Staríček
Juraj Tesák
Martin Mišík - ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o.
Petra Zemanová

Partneri: via donau - Österreichische Wasserstrassen Gesellschaft mbH, Franz Steiner
NÖ – Niederösterreich, Mag. Daniel Wagner, DI-in Andrea Haberkorn
SVP – slovenský vodohospodársky podnik š.p.

OBSAH

1. ÚVOD	1
1.1 Návrh koncepcie vodáckej turistiky.....	1
1.2 Hlavný predmet a rozsah štúdie.....	1
1.2.1 Rešerš tejto predmetnej štúdie smeruje k určeniu lokalizácie možných prístavísk pre športové a rekreačné plavidlá z troch hlavných výberových hľadísk.....	1
1.2.2 Jednotlivé lokality budú posudzované a navrhované z hľadiska určenia požiadaviek a návrhov na ich vybavenie, ako aj možnosti napojenia sa na existujúcu infraštruktúru. Základné požiadavky:.....	1
1.2.3 Jednotlivé lokality by mali slúžiť podľa možností pre prístup k vodnej hladine a k rieke pre:.....	1
1.2.4 Jednotlivé lokality budú hodnotené z hľadiska vplyvov na už existujúcu infraštruktúru a vplyvov vodáckych aktivít na životné prostredie.....	1
1.2.5 Riešenie rozvoja činnosti a stavebných úprav v zátopovom území povodia riek.....	2
1.2.6 Základné dispozičné technické a enviromentálne parametre plánovanej vodáckej infraštruktúry a zásady návrhu nástupných a výstupných miest.....	2
1.2.7 Zásady pre návrh nástupných miest a prístupov k vode.....	2
1.2.8 Technické podklady a parametre pre návrh nástupných a výstupných miest.....	3
1.3 Vplyv vodáckych aktivít na životné prostredie.....	3
2. MORAVA	4
2.1 Východisková situácia.....	4
2.2 Projekt MreNa.....	5
2.3 Geografické vymedzenie a kultúrne špecifiká regiónu.....	5
2.4 Stav súčasného prevádzkovania vodnej turistiky a prístavísk pre nemotorovú lodnú dopravu.....	9
2.4.1 Existujúce prístaviská pre vodnú turistiku.....	9
2.4.2 Miesta s neoficiálnou možnosťou nástupu a výstupu pre vodnú turistiku, ktorých používanie je v súčasnosti tolerované, alebo čiastočne tolerované.....	9
2.5 Návrh nových, alebo už používaných vhodných miest pre vybudovanie prístavísk pre bezmotorovú lodnú turistiku.....	9
2.5.1 Lokalita Devín, rkm 0,150.....	10
2.5.2 Lokalita Devínska Nová Ves, rkm 3,5.....	12
2.5.3 Lokalita Vysoká pri Morave, rkm 20,5.....	12
2.5.4 Lokalita Suchohrad, rkm 35,1.....	13
2.5.5 Lokalita Gajary, rkm 44,5.....	14
2.5.6 Lokalita Moravský svätý Ján, rkm 66,9.....	14
2.5.7 Lokalita Hohenau an der March, rkm 66,9.....	15
2.5.8 Lokalita Drösing, rkm 56,5.....	15
2.5.9 Lokalita Jedenspeigen, rkm 49,5.....	16
2.5.10 Lokalita Dürnkrot, rkm 44,5.....	16
2.5.11 Lokalita Angern an der March, rkm 31,8.....	17
2.5.12 Lokalita Weiden an der March, rkm 27,8.....	17
2.5.13 Lokalita Marchegg, rkm 14,9.....	18
2.6 Dopravná dostupnosť lokalít.....	18
2.7 Predbežné prírodno-ekologické limity a obmedzenia pre bezmotorovú športovú a rekreačnú plavbu na rieke Morava.....	19
2.7.1 Definovanie chránených území podľa lokalít.....	19
2.8 Príklady trás udržateľnej vodnej turistiky v oblasti Moravy.....	20

2.9 Vlastnícke pomery.....	20
3. DUNAJ.....	22
3.1 Východisková situácia.....	22
3.2 Geografické vymedzenie a kultúrne špecifiká rieky Dunaj na slovenskom území.....	23
3.3 Existujúce miesta vodáckych nástupných miest v Bratislave.....	24
3.4 Návrh vhodných miest na zriadenie vodáckych prístavísk a táborísk na Dunaji v oblasti Bratislavy...29	
3.4.1 Lokalita Devín, rkm 1880 - ľavý breh.....	29
3.4.2 Lokalita Devín – kameňolom, rkm 1876,5 - ľavý breh.....	29
3.4.3 Lokalita Aušpic – vodácke táborisko, rkm 1869,5 - pravý breh.....	29
3.4.4 Lokalita Lido – vodácky kemping, rkm 1867,5 - pravý breh.....	30
3.4.5 Lokalita Ovsíšte – tolerované táborenie, rkm 1864,5 - pravý breh.....	30
3.4.6 Lokalita Biskupické luhy – zriadenie miesta výstupu a nástupu, rkm 1862,8 - ľavý breh.....	31
3.4.7 Lokalita Zuzana – vodácke táborisko, rkm 1861,1 - pravý breh.....	31
3.4.8 Lokalita pri Zemníku, rkm 1861,4 - pravý breh.....	32
3.4.9 Lokalita Gajc, táborisko/ kemping, Na Špici, rkm 1858 - ľavý breh.....	32
3.4.10 Lokalita Polder – kemping, rkm 1855,5 - pravý breh.....	33
3.4.11 Lokalita Hamuliakovo – kemping, rkm 36,5 - ľavý breh.....	34
3.5 Zvažované miesta pre zriadenie mestskej lodnice pre centrum udržateľnej vodnej turistiky na Dunaji.....	34
3.6 Príklady trás udržateľnej vodnej turistiky v oblasti Bratislavy.....	34
3.7 Vlastnícke pomery.....	36
3.8 Bratislavský dunajský park a udržateľné vodácke aktivity.....	36
4. LITAVA.....	38
4.1 Obhliadka miest a lokalít pre vybudovanie prístavísk pre nemotorovú lodnú turistiku.....	38
4.1.1 Lokalita Bruck an der Leitha.....	38
4.1.2 Lokalita Gattendorf.....	38
4.1.3 Lokalita Zurndorf.....	39
4.1.4 Lokalita Nickelsdorf.....	39
4.1.5 Lokalita Hegyeshalom.....	40
4.1.6 Lokalita Levél.....	40
4.1.7 Lokalita Mosonmagyaróvár.....	41
4.2 Návrhy a odporúčania na riešenie ďalších lokalít a úprav na rieke Litava.....	42
4.2.1 Pachfurth.....	42
4.2.2 Rohrau.....	42
4.2.3 Hollern.....	42
4.2.4 Gattendorf (2)	42
5. ZÁVER.....	43
6. GRAFICKÉ PRÍLOHY.....	44
Zoznam a zdroje fotografií.....	45

1.ÚVOD

1.1 Návrh koncepcie vodáckej turistiky

Cieľom rámcového projektu „Štúdia vodáckej infraštruktúry na Morave, Dunaji a Litave“ je podpora rozvoja nemotorovej rekreačnej plavby na predmetných riekach. Jej čiastkové výstupy budú použité na overenie možností vybudovania prístavísk, nástupné a výstupné miesta pre rekreačné a športové kanoe a kajaky a inú nemotorovú lodnú dopravu, ktoré budú k dispozícii návštevníkom pre krátky pobyt, napr. miesta pre výstup a nástup z rieky k poznávaniu okolia, prípadne pre kemping, využitia sociálneho zariadenia, využitia úkrytu pod prístreškom, zabezpečenia pitnej vody a pod.

V rámci štúdie sa spracováva koncepcia rekreačnej vodáckej turistiky na riekach Morava, Dunaj a Litava, ako aj miesta v týchto úsekoch vhodné pre zriadenie prístaviska s drobnou infraštruktúrou/zázemím na brehu uvedených riek v stanovenom území.

Štúdia je riešená s detailami v podrobnosti urbanistickej štúdie a mapuje jednotlivé úseky riešeného územia geografického rámca, ktoré bližšie charakterizuje. Z hľadiska metodiky práce je štúdia rozdelená na časť I. a časť II. Ťažiskom časti I. je analytická činnosť (štúdium existujúcich dokumentov, plánov a projektovej dokumentácie ako aj materiálov projektov INTERREG MreNa, Ramsar a Eco NaTour) ako aj rešerš existujúcich a lokalizácia nových vhodných prístavísk na riekach Morava, Dunaj (najmä v slovenskej časti Dunajských brehov regiónu BAUM) a Litava vrátane určenia ďalšieho postupu/krokov pri „legalizácii“ a zriaďovaní nových vhodných alebo doteraz oficiálne využívaných, či neoficiálne tolerovaných turistických prístavísk.

1.2 Hlavný predmet a rozsah štúdie

Predmetom štúdie nie je konkrétny návrh lokalít a ich stavebnotechnickej úpravy, ale umiestnenie, vytýčenie cieľov a určenie okrajových podmienok pre danú lokalitu. Prípadne je možné určenie cieľov pri riešení prekážok vyplývajúcich napr. z majetkoprávných pomerov či riešenie a návrh predmetnej prevádzkovania športovej a rekreačnej činnosti v zónach s určitým stupňom jej ochrany z hľadiska životného prostredia.

1.2.1 Rešerš tejto predmetnej štúdie smeruje k určeniu lokalizácie možných prístavísk pre športové a rekreačné plavidlá z troch hlavných výberových hľadísk:

- výber a hodnotenie vhodnej lokality z hľadiska jej polohy, prístupnosti a vhodnosti reliéfu a krajinných charakteristík
- zistenie využiteľnosti územia vybratej lokality z hľadiska záujmov obcí
- predbežné určenie zistenia vlastníckych vzťahov k pozemkom na brehoch riek.
- koordinácia záujmov iných organizácií vykonávajúcich iné činnosti v danej lokalite

Štúdia rieši lokalizáciu a hodnotenie lokalít pre jednotlivé stanoviská prístavísk z pohľadu rozličných stupňov a kategórií návrhu, hodnotenia a posudzovania z hľadiska riešených tokov riek **Dunaj, Morava a Litava**

Ťažiskovým obsahom štúdie sú riešenia povodia rieky Morava od rakúsko-českej hranice po jej sútok s Dunajom, ktorá je z hľadiska pohľadu vodnej turistiky nedoriešená a potrebuje z hodnotených riečnych tokov najkomplexnejší prístup. V podstate sa navrhuje na rieke Morava doteraz neriešená koncepcia rozvoja vodnej turistiky.

Koncepcia pre rieku Dunaj okrem niektorých nových podnetov spočíva predovšetkým v koordinácii, zosúladiení existujúcich prvkov vodnej turistiky a predstavení, či návrhu niektorých nových programov, plánovaných aktivít súvisiacich s vodnou turistikou na jej toku od rakúskej časti od Viedne a slovenskej časti po vodné dielo Čunovo.

Riešenie povodia rieky Litava spočíva predovšetkým v obhliadke existujúcich lokalít určených pre vodnú turistiku a návrhu niektorých podnetov pre doriešenie rozvoja vodnej turistiky na rieke Litava.

Koncepcia vodnej turistiky je určená predovšetkým pre občanov miest a obcí v daných povodiach a preto určovanie lokalít pre plánované služby, určovanie vlastníckych vzťahov prebiehalo nielen formou náhľadu územných plánov obcí alebo do katastrálnych podkladov, ale predovšetkým formou rozhovoru so starostami dotknutých obcí na rakúskej a slovenskej strane. Rozhovory prebiehali aj s partnermi projektu- zástupcami iadonau rakúskej spolkovej krajiny Niederösterreich, SVP za účelom získania podkladov a názorov. Boli prevedené obhliadky, zabezpečenie fotografickej dokumentácie priamou návštevou lokalít, ako aj rokovania so zástupcami a spracovateľmi súvisiacich podkladov, programov a štúdií.

1.2.2 Jednotlivé lokality budú posudzované a navrhované z hľadiska určenia požiadaviek a návrhov na ich vybavenie, ako aj možnosti napojenia sa na existujúcu infraštruktúru. Základné požiadavky:

- priestorové možnosti pre manipuláciu s plavidlami (od 2m pre kajak po 18m pre osemveslicu)
- dostupnosť lokality vozidlami do 3.5 t pre dovoz a odvoz plavidiel
- možnosť vybudovania schodiska a rampy pre prístup k vode
- možnosť umiestnenia ohniska
- možnosť výstavby ochranného prístrešku
- možnosť táborenia
- umiestnenie informačného systému
- označenie a pomenovanie prístavísk
- umiestnenie WC

1.2.3 Jednotlivé lokality by mali slúžiť podľa možností pre prístup k vodnej hladine a k rieke pre :

- účastníkov vodáckej turistiky
- účastníkov turistiky a cykloturistiky
- záchranné zložky
- správcu toku
- miestnych obyvateľov

1.2.4 Jednotlivé lokality budú hodnotené z hľadiska vplyvov na už existujúcu infraštruktúru a vplyvov vodáckych aktivít na životné prostredie

Z vplyvov bezmotorovej plavby na životné prostredie sa udržateľnej formy bezmotorovej vodnej turistiky (kajaky, kanoe, SUP) týka iba možné rušenie plavidlami a vodákmi a prípadne narušením, či úprav brehovej čiary pre

úpravy miest na pristávanie a vodácke prístaviská. Činnosť a úpravy pre riešenie vodáckych aktivít budú navrhované v šetrnej a v neporovnateľne menšej miere ako pri motorovej rekreačnej plavby (napr. posudzovanej v rámci projektu MRENA (2014)). Udržateľná forma bezmotorovej vodnej turistiky nemá nepriaznivé vplyvy vlnenia, znečisťovanie emisiami a únikom pohonných látok a olejov, nevyžaduje morfológické úpravy koryta rieky.

Predpokladom šetrnosti vodáckych aktivít k životnému prostrediu je aj to, že sa vykonáva vo forme a frekvencii,

ktoré sú a musia byť pre ekosystém únosné. Zóny nastupovania a pristávania majú byť navrhované premyslene a citlivo, aby sa minimalizoval rušivý vplyv predovšetkým :

- a) na ikry a biotopy mladých rýb,
- b) na hniezdenie vtákov
- c) na príbrežnú vegetáciu.

Dôležitou súčasťou rozvoja vodáckej turistiky bude tak aj určenie okrajových podmienok vodáckej a inej súvisiacej činnosti z hľadiska ochrany prírody. Hodnotené lokality, predovšetkým povodie rieky Moravy sa nachádzajú aj v územiach s rozličným stupňom ochrany prírody. Bude potrebné z týchto dôvodov navrhnúť prevádzkový režim vodnej turistiky a združení, ktoré spravujú a riešia ochranu prírody v predmetných povodiach.

1.2.5 Riešenie rozvoja činnosti a stavebných úprav v zátopovom území povodia riek

Prevažne sa dané lokality nachádzajú v plnom rozsahu rozvoja, čo značí so všetkými svojimi funkciami a vybavením, alebo obmedzene, napr. len riešením prístaviska, v zátopovom území povodia riek. Z týchto dôvodov bude nutné špeciálne upravovať a aj schvaľovať so správcom toku riešenia, možnosti úpravy územia, či stanovenie režimu počas povodňových stavov výšky hladiny riek z hľadiska umiestňovania prístavísk pre športové a rekreačné bezmotorové plavidlá. Požiadavky sú i budú špecifické i rozdielne na rakúskej a slovenskej strane.

1.2.6 Základné dispozičné technické a environmentálne parametre plánovanej vodáckej infraštruktúry a zásady návrhu nástupných a výstupných miest

Miesta prístupu k vode pozdĺž riek sú vstupnou bránou do sveta riečnej rekreácie. Môžu slúžiť na spúšťanie člnov a iných plavidiel na vodu, ale tiež umožňujú návštevníkom potešenie a skúsenosť s aktivitami pri vode. Poslúžiť rôznym užívateľom, zároveň rešpektovať ochranu prírody a dosiahnuť ciele rekreácie, môže byť zložitá.

1.2.7 Zásady pre návrh nástupných miest a prístupov k vode

Pre návrhy miest nástupu a výstupu pre vodácke bezmotorové plavidlá je možné vychádzať z niekoľkých všeobecných zásad.

Všeobecné zásady pre nástupné a výstupné miesta na Morave a na Dunaji sme sformulovali aj s použitím

aktuálnej americkej smernice pre plánovanie prístupových miest na riekach, ako sú O'Keefe, T. (2020): River Access Planning Guide. A Decision-Making Framework for Enhancing River Access. River Management Society. Pri plánovaní a projektovaní nástupových miest na rieku je potrebné zvažovať niekoľko základných bodov a porozumieť kto a ako bude rieku využívať. Tieto základné body sú:

Geomorfológia a charakteristika miesta

Popis typu vodného prostredia: charakter riečného úseku, jazera

Krajinárske vlastnosti miesta

Špecifické krajinárske vlastnosti daného miesta: prírodné, upravené, vybudované

Sezónnosť využívania

Ako sa miesto využíva / bude využívať v rámci ročných období a sezón, aké sú tam aktivity, ako môžu byť aktivity ovplyvnené meniacou sa vodnou hladinou

Frekvencia využívania

Kedy a ako často sa bude miesto využívať na aktivity a ako budú tieto činnosti ovplyvňovať prírodu

Hustota návštevníkov

Počet jednotlivcov ktorí budú miesto využívať, priestorové obmedzenia miesta, ako dokážu miestne podmienky poslúžiť žiadaným aktivitám

Aktivity na ktoré bude miesto využívané

Typ aktivít a ich stupeň náročnosti (napríklad technická obtiažnosť miestnej vodáckej trasy)

Manažment, prevádzka a údržba

Požiadavky a potrebné zdroje na prevádzku a údržbu miesta, popis existujúcich kapacít a zdrojov na prevádzku a údržbu.

Základné kroky plánovacieho procesu nástupných miest na rieky, odporúčané americkou smernicou, je možné aplikovať aj v našich podmienkach Moravy a Dunaja:

KROK 1: Vyhodnotenie a sumarizácia existujúcich podmienok

Prvým krokom k dobre navrhnutému prístupu je získanie základných znalostí o podmienkach miesta. Je potrebné definovať lokalitu miesta, opísať miestne regulácie a rámce správy, identifikovať a klasifikovať rekreačné využitie v súčasnosti a odhadnúť trend do budúcnosti ako aj budúce zdroje.

- KROK 2: Zistenie spoločnej predstavy miesta nástupu a prístupu k rieke
Zainteresované strany – miestni aktéri určia spoločnú víziu pre lokalitu miesta a jeho využívanie, rámec pre reguláciu a manažment miesta. Zohľadnené majú byť obavy a záujmy aktérov. Tento krok zahŕňa vypočutie aktérov a zdieľanie nápadov.
- KROK 3: Definovanie a charakteristika žiadaných rekreačných aktivít
Definujú sa očakávané a požadované rekreačné aktivity a ich charakteristika, zo spektra rekreačných príležitostí od prírodných po mestské. Pozornosť sa venuje aspektom fyzickým, sociálnym, biologickým a prevádzkovým. V tomto kroku sa riešia relevantné otázky týkajúce sa používania návštevníkmi, infraštruktúry, spôsobu manažmentu a citlivých prírodných hodnôt.
- KROK 4: Posúdenie možností nástupných miest a voľba preferovaného miesta či miest

Proces hodnotenia a výberu miesta zohľadňuje rovnováhu medzi potrebami prístupu, požadovaným rekreačným využitím a obmedzeniami rozvoja a výstavby. Výsledok tohto procesu je určenie miesta prístupu k vode, ktoré podporuje požadované rekreačné zážitky.

- KROK 5: Projekcia a realizácia

Tento krok integruje koncepciu projektu, obmedzenia riešeného miesta, projektovú dokumentáciu, získanie povolení a výstavbu.

- KROK 6: Monitoring

Po ukončení výstavby je potrebné sledovať ako vybudované nástupné miesto funguje a slúži svojmu účelu. Údaje o monitorovaní môžu pomôcť pri vylepšeniach v priebehu času, prípadne pre lepšie návrhy iných nástupných miest.

Za povšimnutie stojí koľko pozornosti odporúča americká smernica venovať príprave projektu a jeho rôznym fázam. U nás je stále typicky využívaným modelom koncentrácia na činnosti popísané v jednom kroku 5.

1.2.8 Technické podklady a parametre pre návrh nástupných a výstupných miest

Pri definovaní technických podkladov a parametrov nástupných miest sme vychádzali z nemeckých smerníc pre návrh vodáckej infraštruktúry:

Deutscher Kanu-Verband (2011): Anlagen für Kanusportler an Querbauwerken, Empfehlungen zu festen Anlegern, schwimmenden Anlegern, Kanugassen, Fisch-Kanu-Pässen, Sohlgleiten, Umgehungsgerinnen, DKV, Bundesgeschäftsstelle Duisburg, Abteilung Freisport.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2011): Richtlinie für die Gestaltung von Wassersport-anlagen an Binnenwasserstraßen (RiGeW). Anlagen zur Überwindung von Fallstufen, Einsetz- und Anlegestellen. Fachliche Redaktion.

a. Voľba prevádzkových hladín

Pre návrh miest nástupu a výstupu vodákov a vodáckych prístaviek je potrebné definovať prevádzkové hladiny vody ako návrhové hladiny vody, pri ktorých bude miesto plne funkčné. Ak dôjde k prekročeniu týchto vodných hladín, miesto sa už nebude dať používať – má byť však zabezpečená stabilita a odolnosť vybudovaného miesta, aby nebolo zničené ani pri povodniach.

b. Stanovenie vodných hladín pre prevádzku vodáckych prístavísk

Je potrebné určiť maximálnu a minimálnu hladinu vody pre zariadenia vodáckej infraštruktúry, vrátane prístavísk, miest na nastupovanie a vystupovanie.

- a) Najnižšia prevádzková hladina pre vodácke prístaviská na Morave a Dunaji.

Plavba malých bezmotorových plavidiel, kajakov a kanoe, je na Morave a Dunaji možná aj pri minimálnych prietokoch vody a vodných stavoch. Minimálnou prevádzkovou hladinou pre vodácke prístaviská by mali byť minimálne vodné stavy ktoré sa na Moravy a Dunaji vyskytujú.

- b) Najvyššia prevádzková hladina pre vodácke prístaviská na Morave a Dunaji.

Predpokladáme, že najvyššou prevádzkovou hladinou vody bude prvý stupeň povodňovej aktivity (stav bdelosti). Pri povodňových vodných stavoch sa prevádzka vodáckych prístavísk nepredpokladá. Aj pri povodňových vodných stavoch by mala byť v mieste prístavísk zabezpečená možnosť prístupu na vodu a z vody na breh (pokiaľ nie je celkom zatopený) pre potreby núdze a možnosti záchrany.

c. Možné technické riešenia, ich výhody, nevýhody a obmedzenia

- Šikmé betónové rampy
- Úprava brehu do mierneho sklonu
- Schody
- Plávajúce pontóny a móla
- Pevné móla

d. Ohľaduplnosť a umožnenie prístupu znevýhodneným skupinám vodákov s telesným postihnutím.

Pri návrhu technického riešenia miest nástupu a výstupu a prístupov k vode je potrebné snažiť sa umožniť prístup aj znevýhodneným skupinám ľudí s telesným postihnutím. Z toho hľadiska je vhodné vyhnúť sa schodom a stupňom, vhodné sú šikmé rampy.

1.3 Vplyvy vodáckych aktivít na životné prostredie

Vodácke aktivity musia byť šetrné k životnému prostrediu. K riešeniu a umožneniu športovej a rekreačnej plavby bezmotorových vozidiel a aktivítam v blízkosti vodných tokov pri stanovovaní prevádzkového režimu pre dané aktivity (ako už bolo spomenuté v úvode), bude potrebný aj aktívny a tolerantný prístup všetkých zúčastnených a dotknutých, napr. spravcov parkov a území, ochranných združení, štátnej ochrany prírody a pod. Je to možné riešiť napr. časovou reguláciou, ktorá by vymedzovala najmenej konfliktné časové úseky.

Január	Február	Marec	Apríl	Máj	Jún	Júl	August	September	Október	November	December
				Riečne ryby							
				Hniezdiace vtáky na riečnom brehu							
				Hniezdiace veľké vtáky lužného lesa							
				prezimujúce vodné vtáky							
				Vážky obývajúce rieky							
				Cicavce obývajúce rieky							

Obr.č. 1.: Hrubé schematické zobrazenie citlivých fáz životného cyklu vybraných skupín indikátorov vzhľadom na rekreačnú lodnú plavbu (Zdroj: štúdia MRENA, POYRY, 2014, str. 82).

Prístup k brehu rieky na základe vodáckych aktivít z toku rieky (vodákov) a prístup k brehu rieky z územia povodia (obyvatel'ov, turistov, rybárov...) by aj v prípade ochrany prírody v danom území mal byť umožnený, prípadne umožnený za určitých a jasne definovaných podmienok.

Vytvorenie režimu a podmienok pre vodácke aktivity za účasti všetkých účastných zložiek a organizácií bude samostatným predmetom, ktorý nepatrí do tejto štúdie, ale bude jednou zo základných podmienok pri realizovaní vodáckych aktivít.

2. MORAVA

2.1 Východisková situácia

Rieka Morava predstavuje v rámci štúdie z hľadiska možností rozvoja vodnej turistiky ťažiskové územie z viacerých príčin. Morava je hraničnou riekou medzi SR a Rakúskom a tvorí prirodzenú hranicu medzi týmito štátmi. Rieka Morava, resp. územie pozdĺž rieky Moravy je na slovenskej strane súčasťou Chránenej krajinej oblasti Záhorie a CHA Devínske alúvium Moravy a na rakúskej a slovenskej strane je územie pozdĺž rieky Moravy zaradené do ústavy chránených území NATURA 2000 a RAMSAR.¹ Dunajské luhy vytvárajú spolu s nivami riek Morava a Dyje najväčšie súvislé riečne mokrade v strednej Európe a bezpochyby patria k najvýznamnejším predmetom ochrany životného prostredia v rámci Európy. Nivy rieky Morava a Dyje boli pre ich jedinečnosť vyhlásené ako európske lokality Natura 2000. Slúžia na ochranu 25 v celej Európe ohrozených druhov živočíchov a rastlín, 49 druhov hniezdiacich vtákov, 110 druhov sťahovavých vtákov pravidelne sa vyskytujúcich v tejto oblasti a 13 biotopov, vrátane šiestich prioritných, ktorým hrozí v rámci krajín Európskej únie zánik. Nivy oboch riek tak tvoria na hraničnom území troch štátov prírodný klenot a centrum biodiverzity pre stovky ohrozených živočíchov a rastlín. Zároveň sú pre lokálne obyvateľstvo ako aj pre množstvo návštevníkov priestorom pre život, hospodársku činnosť a oddych. Táto krajina tak podlieha na jednej strane zvýšenému antropogénnemu tlaku na využívanie, na druhej strane vysoko stanoveným cieľom pre zachovanie a zlepšenie ekosystému. Morava tvorí jedinú vnútrozemskú rieku panónskeho typu v Rakúsku, pre ktorú bolo charakteristické pomalý prietok a tvorenie meandrov, ktoré boli raz širšie raz užšie a tiekli cez krajinu pozostávajúcu z rozsiahlych lužných lesov a lúk.

V dôsledku regulácie rieky Morava v 20. storočí boli všetky meandre a bočné ramená oddelené od rieky. Väčšina brehov bola zastavaná ťažkými kameňmi na spevnenie brehov a došlo k vytvoreniu jednotnej šírky, inými slovami Morava bola skanalizovaná. Tok rieky bol vyrovnaný a tým výrazne skrátený. Koryto rieky sa odvtedy čoraz viac prehĺbuje. Rieka a jej okolitá krajina sa od seba čoraz viac oddeľujú a veľké časti nív preto vyschli. Väčšina lužných lúk zmizla – a spolu s nimi aj rozsiahle biotopy pre množstvo zriedkavých druhov zvierat a rastlín. V dnešnej dobe sa teda stáva čoraz naliehavejšou úloha zachovať takýto vzácny prírodný a životný priestor v celom rozsahu jeho územia a opätovne zlepšiť jeho kvalitu, za účelom prenechať aj nasledujúcim generáciám územie vo vysokej kvalite. V tomto zámere je príkladom iniciatíva projektu Life+ Revitalizácia dolnej nivy Moravy (Das Life+ untere March Auen²) od rakúskych partnerov, ktorá priniesla zlepšenie ekologického stavu rieky. Projektované bolo územie od obce Angern an der March po ústie Dunaja pri obci Markthof. Partnerskou spoluprácou a za podpory Európskej únie, Úradu dolnorakúskej krajinskej vlády a spolkového ministerstva pre turizmus a trvalú udržateľnosť nastalo v časovom rámci október 2011 až október 2019 úsilie o revitalizáciu a sprietočnenie bývalých a zanesených ramien rieky Moravy. V rámci tohto projektu bola počas viacročnej plánovacej fázy analyzovaná historická situácia rieky Moravy a jej okolitej krajiny ako aj zmeny a zástavba súvisiace s reguláciou rieky. Na základe dôležitých informácií a pri zohľadnení aktuálnych rámcových podmienok, boli bočné ramená obnovené vo svojej historickej podobe.



Obr.č.2. Pohľad na Moravu a bočné rameno Alter Zipf zo železničného mosta na trati Devínska Nová Ves - Marchegg spájajúceho slovenskú a rakúsku stranu hranice.

Napojenie všetkých ramien bolo urobené tak, aby boli sprietočnené celoročne. Počas záverečných fáz projektu v rokoch 2017 až 2019 bolo celkovo 7,3 kilometrov celoročne sprietočnených bočných ramien (medzi inými aj rameno Alter Zipf) opäť prepojených s riekou. To zodpovedá vodnej ploche väčšej ako 60.000m², ktorá je opäť spojená s Moravou. Aby to bolo možné, boli po úsekoch odstránené alebo prispôbosené existujúce regulačné stavby ako brehové kamenné opevnenia, úplne odstránené boli tzv. priečne stavby (hrádze z kameňov postavené priečne k prúdeniu rieky v bočných ramenách). Morava tak môže opäť sama dynamicky formovať bočné ramená a brehy a zlepšilo sa aj prepojenie hlavného toku s príľahlou nivou – čo je obzvlášť dôležité v období suchého a horúceho leta.

Markantné boli aj ekologické úpravy v ostrovnej krajine v oblasti ústia rieky Moravy. Na posledných 3 km pred ústím do Dunaja tvorila rieka Morava pred reguláciou viac ako 300 metrov širokú riečnu krajinu s množstvom bočných ramien a ostrovov. Reguláciou bola Morava zúžená na 70 m široké koryto, zvyšok koryta bol od rieky oddelený veľkými priečnymi a pozdĺžnymi hrádzami a takmer úplne zanesený. V rámci projektu boli odstránené všetky priečne stavby a bočné ramená a ostrovy boli opäť obnovené. Vedľajší tok rieky Moravy Stempfelbach dostal dodatočné 970 m dlhé ústie. Toto predĺžené „ústie“ zodpovedá prirodzenému vtoku prívodných tokov do nížinných riek. Došlo tak k vytvoreniu cenného vodného biotopu pre ryby, mušle a iné vodné živočíchov. Spolu s novým ústím Stempfelbachu vzniklo v období od septembra 2017 do januára 2018 2,3 km nových bočných tokov. Sila vody Moravy a Dunaja môže opätovne formovať dynamickú riečnu krajinu. To je obzvlášť dôležité pre ryby, mušle, vodné vtáky, ostatné druhy vodných živočíchov a pre zdravý lužný les s mäkkým drevom. V povodí rieky Moravy a Dyje sa nachádza viacero druhov biotopov. V nivách týchto riek sú situované najvýznamnejšie lesy s tvrdým drevom v Európe. Predovšetkým 1.100 ha veľké chránené územie Untere Marchauen (z toho cca. 860 ha tvoria lužné lesy a 160 ha lúky) medzi Marcheggom a Zwerndorffom sa nachádza dôležitý priestor pre množstvo domácich druhov zvierat a rastlín. Typickým biotopom pre rieku panónskeho typu sú lužné lúky a mokrade. Intenzifikácia poľnohospodárstva v 20. storočí dramaticky zredukovala počet močaristých lúk v nivách riek Moravy a Dyje: dnes existuje už iba cca. 20% pôvodnej plochy týchto lúk. Preto je dnes pre oblasť Natura 2000 „Nivy riek Moravy a Dyje“

¹ Ramsarský dohovor je jeden z najvýznamnejších medzinárodných dohovorov v oblasti ochrany prírody a zároveň je jediným dohovorom chrániacim určitý druh biotopu – mokrade.

² www.life-march.at

prvoradým cieľom zachovanie týchto lúk. V projekte Life+ bolo vyše 12 ha územia opäť premenené na lužné lúky. Pre mokré lúky je charakteristické striedanie záplav a suchých období počas roka. Pre túto charakteristickú črtu práve tieto lúky predstavujú pre viaceré živočíšne druhy často jediný zvyšný biotop v agrárnej krajine. V rozsiahlom inundačnom území pri Morave sa nachádza množstvo preliačín, ktoré sú počas určitých období roka naplnené vodou – ide o tzv. mokrade. S poľnohospodármi boli na ploche mokradí v rozsahu 20 ha uzatvorené zmluvy na 20 rokov, ktoré zabezpečujú obhospodarovanie s ohľadom na výskyt tu žijúcich druhov, aby tieto centrá druhovej rozmanitosti ostali aj naďalej zachované.



Obr. č. 3. Pohľad na Moravu a bočné rameno Alter Zipf zo severu na miesto kde bolo rameno sprietočnené a následne bol na mieste vybudovaný most pre peších a cyklistov.

V rámci zachovania čo najväčšej novej biodiverzity a navráteniu sa k pôvodnému ekologickému stavu bol v rámci projektu Life+ podporená iniciatíva prirodzeného spásania lúk a pasienok. Z jednej rezervácie z Poľska bolo privezených 9 koní plemena Konik. Do ukončenia projektu Life+ sa stádo rozrástlo na 21 ks, ktoré sa medzičasom rozdelili na 3 skupiny, ktoré ovládli vyše 70 ha veľkú pastvinu. Formujú a starajú sa o krajinu nív úplne prirodzene a vytvárajú zároveň množstvo atraktívnych biotopov pre množstvo ohrozených druhov: hmyz nachádza otvorené piesčité pôdy a lovci hmyzu dostatočné množstvo potravy. Rozsiahly monitoring, ktorý monitoruje tieto opatrenia doložil už za prvých 5 rokov veľmi pozitívny vplyv na biodiverzitu. Horeuvedenými opatreniami sa podarilo na rieke Morava zmierniť negatívne následky regulačných opatrení a zlepšiť konektivitu medzi riekou a systémom riečnej nivy. Pre pokračovanie úspešnej revitalizácie Moravy je kľúčové vytvoriť také hydromorfologické podmienky, ktoré umožnia aby si rieka sama formoval morfológiu koryta, ktorá môže byť veľmi blízko pôvodnému stavu. Tento prístup zabezpečí udržateľnú obnovu toku s maximálnym ekologickým benefitom.

Na slovenskej strane rieky Morava zohrala v minulosti dôležitú úlohu v ochrane jej povodia skutočnosť, že tvorila hranicu medzi dvoma spoločenským systémami a zo slovenskej strany bola hranica prísne strážená a pohyb osôb, ako aj vstup do územia bol prakticky vylúčený. Po roku 1989 však z hľadiska atraktivity územia a blízkosti mesta Bratislava je to oblasť značne navštevovaná, pohraničné cesty sa premenili na cyklochodníky a predovšetkým cez

víkendy sa tu vyskytuje značné množstvo turistov, cyklistov a rybárov. Na slovenskej strane neprebiehajú úpravy za účelom navrátenia charakteru pôvodného toku rieky a nie sú zatiaľ plánované sprietočňovania pôvodných ramien Moravy, ako sa deje na rakúskej strane.

2.2 Projekt MreNa

V rámci projektu MreNa (Morava River – Recreational Navigation) ktorý sa uskutočnil v časovom rámci 4/2012 až 12/2014 bolo hlavným cieľom zistiť mieru uskutočniteľnosti zámeru podporiť rekreačnú plavbu po rieke Morava. Z vyhodnotenia súčasného stavu koryta, simulácie hladinových režimov pri rôznych prietokoch a zo zostrojených máp hĺbok pri rôznych prietokoch vyplýva že, celoročná plavba je v súčasnom koryte možná len niektorými typmi plavidiel charakteristickými min. nárokmi na plavebné hĺbky do 0,4 m. Nízke prietoky a následne nízke hodnoty hĺbok v koryte sa vyskytujú najmä v mesiacoch august – október. Projekt MreNa rieši na základe analýzy koryta rieky aj návrh, ktorého princíp spočíval vo vložení 30 m širokej a 0,75 m hlbkej plavebnej dráhy do koryta tak, aby v maximálnej novej miere sledovala najhlbšie súvislé časti pôvodného koryta. V miestach kolízie s menšími hĺbkami v min. šírke 30 m je navrhnuté odstránenie materiálu dna. Variantne je možné riešiť odstránenie materiálu premiestnením v rámci koryta (prehrábkou). Štúdia riešila aj návrh lokalizácie prístavov a možností státi plavidiel, pričom návrh vychádzal zo zásady, že prístavy budú rozmiestnené po celej dĺžke dotknutého úseku, pokiaľ možno pravidelne. Ďalšími kritériami boli blízkosť osídlenia, prístupová trasa po zemi a rozvod elektriny v dosahu. Tieto podmienky spôsobili, že prístavy nie sú rovnocenné počtom na rakúskom a slovenskom území. Z analýz vyplýva, že na hornej časti úseku sú vhodnejšie lokality na rakúskej strane, na dolnom na slovenskej časti Moravy. Štúdia rieši možnosť vybudovania prístavov pre plavidlá takže vo všetkých prístavoch sa počíta s polohou pre väčšie plavidlo. Súčasťou každého prístavu je obratisko, prístupová rampa pre nakladanie a vykladanie plavidiel na prívesy a z nich a pontónové státi s možnosťou vyviazania každého plavidla. Štúdia však obsahovo rieši celkovú problematiku rozvoja vodnej turistiky z viacerých aspektov. Celkové aktivity projektu je možné zhrnúť do nasledovných oblastí: 1. publicita informovanosť, 2. riadenie projektu a koordinácia rozvoja cezhraničného partnerstva, 3. technická analýza, 4. ekologická analýza, 5. legislatívna analýza a 6. vypracovanie záverečnej správy k štúdii uskutočniteľnosti rekreačnej plavby po rieke Morava. Záverečná správa uvádza aj fakt, že v rámci ekologickej analýzy boli vyčlenené citlivé vodné trasy a periódy. Okrem týchto kritických období je potrebné započítať dodatočné ekologické predpisy, ktoré vyplývajú z úradného konania (posúdenie jednotlivého prípadu) a z právnych rámcových podmienok prírodných a krajinných chránených oblastí.

2.3 Geografické vymedzenie a kultúrne špecifiká región

Každá lokalita možného prístaviska má svoje kultúrne špecifiká, ktoré sú determinované polohou v rámci mestskej časti alebo obce a ich charakterom. Povodie Moravy sa nachádza na slovenskej strane v geografickej oblasti Záhorie, po stránke samosprávy územie spadá väčšinovo do bratislavského kraja a menšinovo, v blízkosti ústia rieky Dyje do trnavského kraja. Územie zasahuje do okresov v poradí proti prúdu rieky Morava: Bratislava IV., Malacky a Senica. Na rakúskej strane spadá geografické vymedzenie povodia Moravy do okresu Gänserndorf patriaci do spolkovej krajiny Niederösterreich (Dolné Rakúsko). Ide o relatívne nízko urbanizované územie, ktoré je ale vzhľadom k blízkosti oboch metropolí Bratislavy a Viedne a vzhľadom na kvalitu poľnohospodárskej pôdy intenzívne poľnohospodársky využívané. Región je na slovenskej aj rakúskej strane charakteristický lužnými lúkami s pozostatkami meandrov, ktoré sú obklopené divokými lúkami a na niektorých úsekoch rieky sú zachované lužné lesy typické pre panónsky typ rieky. Na rakúskej strane je

poľnohospodárska pôda viac diferencovaná z hľadiska pestovania kultúrnych plodín, pričom oblasť je pre svoje priaznivé klimatické podmienky významná aj pre pestovanie viniča, pričom sa v oblasti stretávajú 2 mikroregióny pestovania viniča- südliches Weinviertel (od obce Angern an der March po obec Sierndorf an der March) a Veltlinerland (od obce Waltersdorf an der March po obec Hohenau an der March), ktoré spoločne patria pod rakúsky región Weinviertel. Oblasť povodia Moravy však nepatrí medzi oblasti, kde vinárstvo formuje kultúrnu krajinu, patrí medzi oblasti kde vinárstvo existuje ako súčasť intenzívne obhospodarovanej vidieckej krajiny. Mnohé rakúske obce tejto oblasti si v rámci formovania vidieckeho urbanizmu zachovávajú typické stavby vinárskych domčekov a pivníc. Pestovanie vína má teda v regióne dlhú tradíciu a spolu s obchodom, ktorý sa v mnohých obciach rozvíjal, prispel k rozvoju regiónu. Historicky je región povodia Moravy zaujímavý nielen vinárstvom ale napr. tým, že ním viedla tzv. jantárová cesta, čo je označenie pre obchodnú suchozemskú cestu v praveku a staroveku, ktorá spájala Aquileu pri Jadrane a viedla aj cez Carnuntum pri Hainburgu, Devín a Moravskú bránu až cez pobaltské krajiny k náleziskám baltského jantáru. Tá sa pokladá za jednu z najvýznamnejších historických obchodných ciest a bola využívaná aj starými Rimanmi, ktorí podnikali expedície za baltickým jantárom, jedným z najcennejších prírodných pokladov. Územie ústia Moravy do Dunaja je zároveň aj križovatkou dvoch historických obchodných ciest – už spomínanej jantárovej a podunajskej, ktorá viedla pozdĺž Dunaja a bola spojniciou medzi západnou Európou a západnou Áziou. Mnohé obce sa snažia poukázať na svoju históriu aj zriadením múzeí mapujúcich vývoj obcí a regiónu.



Obr. č.4. obec Jedenspeigen patrí medzi obce kde vinohrady existujú v úzkom kontakte s intenzívne obhospodarovanými poľnohospodárskymi plochami. V obci sa zachovali aj mnohé vinárske domčeky.

Keďže Morava sa všeobecne považuje pre účely vodáckej turistiky za splavnú rieku od rkm 69,30 (miesto sútoku Moravy a Dyje), prvá dvojica obcí ktorú je možné pre svoju geografickú blízkosť od rieky turisticky navštíviť po dobudovaní prístaviska pre kajaky a kanoe sú Hohenau an der March na rakúskej a Moravský Svätý Ján na slovenskej strane. Obec **Hohenau an der March** je jednou z najväčších obcí regiónu (2706 obyv.). Obec bola spojená so slovenskou stranou hranice po páde železnej opony do roku 2006 najprv pontónovým mostom, ktorý neskôr nahradil oceľový pilierový most pre automobilovú dopravu. Založenie obce sa datuje medzi roky 1043 a 1050. Z roku 1359 pochádza prvá písomná zmienka ako o obci s právom usporiadať trhy. V súčasnosti obec ponúka svojim návštevníkom novovybudované March-Thaya-Zentrum, čo je edukatívny ekopark s ekologickou budovou, v ktorej návštevníci majú možnosť dozvedieť sa viac o prírodných

zaujímavostiach v regióne Morava-Dyje, keďže obec sa nachádza neďaleko sútoku týchto riek. Informácie v centre sú poskytnuté návštevníkom v troch jazykoch- nemčine, slovenčine a angličtine. V obci sa nachádza aj jazero Kühlteich, ktoré je navštevované ornitológmi a záujemcami o pozorovanie vtákov pre svoj hojný výskyt vodného vtáctva. Pre tento účel je pri jazere zriadená aj pozorovacia veža. Približne 6 km východne od obce Hohenau an der March sa nachádza obec **Moravský Svätý Ján**, (2076 obyv.) ktorá geograficky spadá pod okres Senica a trnavský samosprávny kraj. V obci sa nachádza pôvodne barokový kaštieľ, ktorý však spolu s príhlou záhradou nie sú prístupné verejnosti, obec objekt využíva ako domov sociálnych služieb. Zaujímavosťou obce je Habánsky dvor - usadlosť Habánov, ktorí sa do obce prisťahovali v 16. storočí. Tvorili náboženské spoločenstvo, pôvodom zo Švajčiarska. Dvor má tvar štvorca a v jeho strede stojí malá kaplnka. Dominantou obce je farský kostol sv. Jána Krstiteľa, ktorý stojí od r. 1851 na mieste staršieho barokového kostola. V obci sa nachádza aj jazero Štrkovňa, kde je možné kúpanie sa na vlastnú zodpovednosť. Z obce sa je možné napojiť na moravskú cyklistickú cestu vedúcu až do Devína.



Obr.č. 5. Nové edukatívne ekocentrum March-Thaya-Zentrum v obci Hohenau an der March ponúka návštevníkom informácie o regióne v troch jazykoch vrátane slovenského.

Ďalšou obcou v smere prúdu Moravy je rakúska obec **Drösing**. Táto trhovná obec so 1128 obyvateľmi. Obec je vzdialená od Moravy asi 2 km. Obec na svojej úradnej internetovej stránke uvádza, že návštevníkom odporúča cestu k mŕtvym ramenám Moravy alebo do oblasti „In den Sandbergen“ Tu môžu návštevníci obdivovať bohaté vtáčie kolónie a botanické zaujímavosti. Východnou časťou obce vedie aj cyklocesta Kamp-Thaya-March, ktorá vedie najsevernejšou a najvýchodnejšou časťou spolkovej krajiny Dolné Rakúsko. Trasa vedie v nami sledovanom území z obce Hohenau an der March východne od obce Jedenspeigen, cez Dürnkrot, Angern an der March, Zwerndorf (súčasť obce Weiden an der March), Weiden an der March, Marchegg, Schlosshof, Engelhartstetten až do Hainburgu. Ďalšou rakúskou obcou situovanou južne od obce Drösing je obec **Jedenspeigen**. Táto malá trhovná obec s 1095 obyvateľmi je obec, ktorá si zachováva vidiecky urbanizmus typický pre obce oblasti Marchfeld. Okolo hlavnej cesty sú sústredené domy na úzkych pozemkoch, na ktorých sa v zadných častiach nachádzajú hospodárske časti usadlosti. V hlavnej uličnej osi na konci obce sa nachádza dominantna obec, zámok Jedenspeigen. Na ňom sa od r.2003 konajú každé dva roky hradné slávnosti s veľkým rytierskym turnajom, trhovým životom, deťskými táborami a mnohými ďalšími predstaveniami, ktorých sa zvykne zúčastniť okolo

10 000 návštevníkov. Obec sa nachádza asi 1 km od brehov Moravy, zámok je situovaný na druhej- západnej strane obce a je vzdialený asi 2,5 km od brehov Moravy. Hrad vrátane priestoru pod hradom a okolo neho je tiež kultúrnym centrom obce, kde sa každý rok konajú početné zaujímavé hudobné a kultúrne podujatia. Na zámku sa nachádza aj zámocká vinotéka, ktorá je návštevníkom prístupná od 15. mája do 26. októbra vždy cez víkendy.



Obr.č.6. Zámok Jedenspeigen je nielen historickým miestom ale aj súčasným kultúrnym strediskom rovnomennej obce.

Ďalšie „partnerské“ obce na Morave sú obce Dürnkrot a Gajary. Obec **Dürnkrot** (2237 obyv.) je vzdialená asi 300 m od brehov Moravy. V obci sa nachádza zámok Dürnkrot, ktorý je z časti prístupný verejnosti, z časti je sídlom miestneho úradu. V zámku sa nachádza múzeum archeológie a paleontológie. Na západnom konci obce sa nachádza vinárstvo kde je možné zakúpiť si v obci dopestované vína. Obec **Gajary** (2992 obyv.) sa nachádza asi 2 km od Moravy. Asi 1 km severovýchodne od obce je situovaný areál s konskými stajňami, kde miestna firma ponúka hipoterapiu pre rôzne druhy diagnóz so špeciálne vycvičenými koňmi. Ďalšou dvojicou riešených obcí sú rozľahlá rakúska obec Angern an der March a slovenská obec Vysoká pri Morave. Obec **Angern an der March** (3436 obyv.) sa skladá z 5 častí: Angern an der March, Grub an der March, Mannersdorf an der March, Ollersdorf a Stillfried. Obecná časť Mannersdorf ako vinárska obec ponúka návštevníkom pekné prechádzky, hostince a 129 vínnych pivníc rozmiestnených v siedmich pivničných radoch nad sebou. V blízkosti tohto areálu vínnych pivníc sa nachádza aj kaplnka Rochus Wutzelburg, ktorá bola postavená v r. 1638 ako morová kaplnka a je jednou z najdôležitejších budov talianskej renesancie v Dolnom Rakúsku. Odtiaľ majú návštevníci nádherný výhľad až ma Slovensko. Iba 500 m od obce Stillfried na druhej strane Moravy sa nachádza obec **Suchohrad** (650 obyv.). Pre fanúšikov vojenskej histórie vie obec spolu s už zmieňovanou obcou Gajary ponúknuť niekoľko bunkrov, ktoré boli súčasťou československého predvojnového opevnenia. V Suchohrade sa nachádza aj Karolov dvor, ktorý dal pre kvality suchohradského chotára (meandre Moravy, lužné, borovicové a agátové lesy s množstvom zveriny) vybudovať gróf Karol Pálffy. V súčasnosti na dvore prebieha rekonštrukcia s dostavbami. Obec **Záhorská Ves** (1858 obyv.) v okrese Malacky je najzápadnejšou obcou na Slovensku a je

spojená s rakúskou obcou Angern an der March prostredníctvom kompy pre peších aj automobily. V obci sa nachádza náučný chodník, ktorý na 21 tabuliach opisuje históriu obce. Obec je spojená cyklotrasou s obcou Devín. Ďalšou obcou, ktorá je zložená z viacerých častí je rakúska obec **Weiden an der March** (996 obyv.). Obec je zložená z 3 častí: Oberweiden, Zwerndorf a Baumgarten an der March. V bezprostrednej blízkosti Moravy sa nachádza časť Zwerndorf, ktorá je oddelená od rieky iba hrádzou. Pri obci sa nachádza prírodná rezervácia Marchauen. Toto územie s rozlohou asi 1100 ha patrilo v minulosti rodine Pálfiocov, v roku 1978 bolo vyhlásené za prírodnú rezerváciu.



Obr.č.7. Kaplnka Rochus Wutzelburg s vinicami v obci Mannersdorf an der March.



Obr.č.8. Prírodná rezervácia Marchauen, v pozadí obec Baumgarten an der March, ktorá je súčasťou obce Weiden an der March.

Na slovenskej strane Moravy je rezervácia na severnej časti územia ohraničená národnou prírodnou rezerváciou Horný les s rozlohou 540 ha. Rezervácia sa nachádza medzi obcami Záhorská Ves a Vysoká pri Morave. Na rakúskej strane siaha rezervácia od obce **Marchegg-Stadt** na juhu až po obec **Zwerndorf** na severe. Práve do tejto rezervácie boli nasadené už spomínané kone za účelom prirodzeného spásania lužných divokých lúk. Jedným z lákadlom návštevy rezervácie je aj kolónia bociana bieleho sídliaca neďaleko zámku Marchegg. Prírodná oblasť poskytuje hniezdiská pre viaceré druhy vtákov, svoje zastúpenie tu má aj zver, ako napr. jelene, srnce a diviaky. Svoje prirodzené prostredie tu má aj bobor. Nie v bezprostrednej blízkosti Moravy ale pešom dosahu (asi 1 km) sa nachádza južne od obce Marchegg zámok Schlosshof, ktorý je spojený s mestskou časťou Bratislavy Devínskou Novou Vsou cyklomostom s názvom Cyklomost Slobody. Zámok **Schlosshof** patrí k jedným z najkrajších zámkov v Dolnom Rakúsku. Celkovo sa zámok spolu s príľahlým záhradným areálom rozprestiera na rozlohe 70 ha. Zámok vyniká tým čo bolo pre barokové zámky typické, otvoril sa okolitej krajine prostredníctvom rozsiahlych záhrad, ktoré sú v prípade zámku Schlosshof umocnené topografiou terénu, ktorý umožňuje terasovité budovanie záhrad (celkovo sa v areáli nachádza 7 záhradných terás). Zámok sa tým stáva už z diaľky najmä zo slovenskej strany Pomoravia impozantným identifikačným bodom regiónu. V minulosti slúžil ak sídlo savojského Princa Eugena ako aj Márie Terézie. Zámok je verejnosti prístupný denne a príležitostne sa v jeho areáli konajú kultúrne a spoločenské podujatia.



Obr.č.9. Zámok Schlosshof patrí ku kultúrnym klenotom regiónu Pomoravie.

Milovníci histórie isto ocenia aj fakt, že iba 2 km od zámku Schlosshof sa nachádza zámok **Niederweiden**, ktorý slúžil spolu s príľahlým lesným areálom aj ako lovecký zámok. Zámok je taktiež prístupný verejnosti a ponúka aj príležitostné výstavy z oblasti histórie. Na slovenskej strane dolného toku Moravy sa nachádza

mestská časť Bratislavy **Devínska Nová Ves**, ktorá je známa svojimi prírodnými zaujímavosťami, ako sú paleontologická lokalita Sandberg, ktorá je súčasťou národnej prírodnej rezervácie Devínska Kobyla. Zo Sandbergu je krásny výhľad na nivu rieky Moravy, hrad Devín a na Moravské polia v Dolnom Rakúsku. Na vrchole Devínskej Kobyly sa nachádza novovybudovaná vyhliadková veža ktorá ponúka pri peknom počasí pohľad na obe metropoly regiónu Viedeň – Bratislava. Jedným z veľkých výhod tejto mestskej časti Bratislavy je po mnohých rokoch železnej opony opätovné spojenie s rakúskou stranou prostredníctvom cyklomostu Slobody. Poslednou obcou na Morave ležiacou v mieste jej sútoku do Dunaja je mestská časť Bratislavy **Devín**. Táto mestská časť si zachováva svoj vidiecky charakter, pričom jej hlavnou atrakciou a dominantou obce je zrúcanina hradu Devín. Hrad má jedny z najpohutejších a najbohatších dejín spomedzi hradných sídiel na Slovensku. K turistickej infraštruktúre Devína patria aj informačné tabule na promenáde okolo hradu ako aj tabule náučných chodníkov Nivou Moravy, Bratislavské luhy a Devínska Kobyla. K cyklotrasám patria Moravská cyklistická cesta, vedúca z obce Brodské v okrese Senica do Bratislavy a Záhorská cyklomagistrála vedúca zo Senice cez Skalicu naprieč Záhorím až do Bratislavy.



Obr.č.10. Pohľad na miesto sútoku Dunaja a Moravy.

2.4 Stav súčasného prevádzkovania vodnej turistiky a prístaviská pre nemotorovú lodnú dopravu

V súčasnosti patrí rieka Morava z hľadiska vodnej turistiky medzi využívané vodné toky. Vodácka činnosť je prevádzaná predovšetkým vodárskymi klubmi z hľadiska ich záujmovej činnosti, prevádzkujú tu vodné túry komerčné športové kancelárie, ale vodácku činnosť prevádzajú aj individuálne občania priľahlých obcí na rakúskej i slovenskej strane. Infraštruktúra pre vodnú turistiku je veľmi obmedzená, alebo žiadna. Výnimku predstavujú obec Gajary, čiastočne Vysoká na Morave a Devín.

V súčasnosti sa vodácke akcie organizujú prevažne ako jednodenné predovšetkým z dôvodu, že absentujú oficiálne táboriská a rovnako nie sú udržiavané nástupné a výstupné miesta. Najvyužívanejším úsekom je časť riečneho toku od obce Vysoká na Morave po Devín. Rieka z hľadiska charakteru regulačných úprav brehov v podstate neponúka miesta ani na prestávky počas jednodňovej vodáckej akcie, pri bežných stavoch je hladina zahĺbená pod úroveň terénu, ktorý je poväčšine z vody ťažko prístupný.

Prístupnosť brehov nie je často zabezpečená ani z pohľadu peších turistov, alebo občanov priľahlých obcí a ani servisu pre vodákov, súvisiacim s prevádzaním plavidiel a ich spúšťaním na vodnú hladinu. Pokiaľ takéto miesta sú využívané pre prístup k vode, ich charakter, alebo riešenie nie je určené pre vodnú turistiku, ale sú to miesta pre prístup správcov toku, záchranné zložky, alebo sú vodomerné stanice so schodmi.

Vodná turistika je často prevádzaná v rozpore s pravidlami o ochrane prírody platiacimi pre určité lokality v oblasti rieky Morava, predovšetkým z hľadiska jej prevádzania v určitých ročných obdobiach a mesiacoch, kedy ba mala byť vylúčená a aj z dôvodu návštev turistov a vodákov v chránených bezzásahových zónach.

Z hľadiska polyfunkčného využitia prístavísk pre vodnú turistiku pre záchranné zložky je potrebné konštatovať, že záchranné zložky napr. pre spustenie záchranného člna majú prístup na slovenskej strane Moravy najbližšie k ústiú Moravy do Dunaja vo Vyskej pri Morave, čo je vzdialenosť cca 20 km a ďalšie prístupové miesto je na Dunaji 8 km po prúde pri lodenici KVŠ v Karlovej Vsi.

2.4.1 Existujúce prístaviská pre vodnú turistiku:

Gajary - v obci Gajary sa nachádza vybudované vodácke prístavisko a táborisko. Je to najkomplexnejšie riešená existujúca lokalita pre vodákov na rieke Morava.

Vysoká pri Morave – Je to vybudovaná betónová plocha pre potreby správcu toku využívaná aj pre vodnú turistiku s dobrým prístupom vozidiel. Vozidlá pre zabezpečenie vodáckej dopravy majú výnimku zo zákazu vjazdu do predmetného územia.

Devín - čiastočne riešená lokalita. Sú tu vybudované schody s prístupom k vode, no za nižších stavov rieky nie sú celoročne použiteľné, pretože končia vysoko na vodnou hladinou. priamo pod Devínskym hradom pri pamätníku Brány slobody. Terén miesta je rovinatý s trávnatým porastom a mierne vyvýšený nad riekou. Na danom mieste sa nachádzajú pamätníky, umelecké segmenty, lavičky a verejne prístupné schody na nastupovanie a vystupovanie vodákov. Schody nesiahajú dostatočne nízko a pri podpriemerných vodných stavoch sú prakticky nižších vodných stavoch nepoužiteľné. Prístup autom z parkoviska pod hradom sa v prípade dopravy lodí toleruje (neoficiálna dohoda s mestskou časťou Devín) napriek zákazu vjazdu.

2.4.2 Miesta s neoficiálnou možnosťou nástupu a výstupu pre vodnú turistiku, ktorých používanie je v súčasnosti tolerované, alebo čiastočne tolerované :

Hohenau an der March

Pristávanie pre vodákov za mostom na pravej strane je obtiažné, no možné, breh je ale vysoký nad riekou a na brehu sa nachádza nespevnená plocha s často parkujúcimi autami.

Moravský svätý Ján

Lokalita je oproti Hohenau an der March. V súčasnosti je využívaná predovšetkým štrková pláž na ľavej strane pod mostom na vodácke účely.

Jedenspeigen

Na vyššom brehu je hustý porast lužného lesa, k brehu vedie nespevnená cesta. Lokalita pre vodákov nie je intenzívne využívaná.

Dürnkrot

Pri rieke Morava sa nachádzajú schodíky z brehu v správe Via Donau, ktoré využívajú vodáci neoficiálne na prístup k rieke. Miesto sa využíva aj ako nástupné miesto na vodu, predovšetkým pre rakúskych vodákov.

Suchohrad V katastri obce Suchohrad sa neoficiálne využíva na vodnú turistiku jestvujúce mólo a rampa vo vlastníctve Slovenskej republiky na (čiastočne) sprietočnenom ramene rieky Morava.

Angern an der March

Vyžívaná lokalita pre pristávanie vodákov, predovšetkým je to rampa kompy, prípadne aj schody pri meracom zariadení správcu toku.

Záhorská Ves

Situácia je obdobná ako v Angern an der March, vyžívaná lokalita pre pristávanie vodákov ale aj štarty vodákov na splavy z hľadiska dobrej dopravnej infraštruktúry, predovšetkým je to rampa kompy.

Marchegg

Využívaná lokalita pre pristávanie vodákov z hľadiska blízkosti pamätníka, štrkového jazera, popisu histórie (aj v Slovenčine) a umiestnenia šikmej rampy určenej pre požiarne zložky. Vedenie obce ale ako jediné na rakúskej strane neprejavilo zatiaľ záujem riešiť úpravy infraštruktúry a brehu určené pre vodnú turistiku.

2.5 Návrh nových, alebo už používaných vhodných miest pre vybudovanie prístavísk pre bezmotorovú lodnú turistiku

V úseku rieky Moravy sa nachádzajú lokality s možnosťou a vhodnosťou riešenia malých prístavísk pre vodnú turistiku, prípadne i táborísk s rôznou, alebo obmedzenou kapacitou, pre formy rekreácie a oddychu v rámci nemotorovej rekreačnej plavby. V rámci štúdie boli vytypované lokality vo vybraných obciach na oboch stranách rieky Morava, ktoré boli prekonzultované s ich zástupcami. Na stretnutiach so starostami dotknutých obcí sa zistili základné informácie o vlastníckych pomeroch ako aj nové vhodné miesta pre vybudovanie infraštruktúry pre možnosti nemotorovej vodáckej turistiky, vrátane prístupových komunikácií. Pre účely vyhotovenia fotodokumentácie prebehla vizuálna obhliadka terénu a okolia navrhovaných miest. Všetky informácie a dokumenty boli zapracované pre návrh koncepcie vodáckej turistiky na vymedzenom úseku povodia Moravy aj s prihliadnutím na udržateľnú formu a jednotlivé názory vedenia obcí na rozsah a charakter riešenie prístavov pre bezmotorovú športovú a rekreačnú plavbu.

2.5.1 Lokalita Devín, rkm 0,150

Lokalita v Devíne je významná z hľadiska svojej polohy a návaznosti na rieku Dunaja a zároveň na rieku Morava. Devín predstavuje z hľadiska polohy sútoku dvoch riek, geomorfológie hradnej skaly, úžasne bohatej histórie a svojím prírodným reliéfom unikát. Predstavuje aj vstupnú bránu na Slovensko z horného toku rieky Dunaj ako súčasť prielomu Dunaja cez Moravskú bránu do Panónskej panvy.

I keď to nie je predmetom tejto štúdie, nie je možné nespomenúť zanedbanosť mestského charakteru okolia hradného kopca z hľadiska celospoločenského významu lokality. Či je to už zchátraná budova amfiteátru, jeho okolia, stav parkoviska, chaotické rozmiestňovanie predajných stánkov, občerstvenia, umeleckých artefaktov a pomníkov nenasvedčuje uvedomeniu si vážnosti a celoštátneho významu tejto lokality. Podhradie kontrastuje s upraveným areálom samotného hradu. Z hľadiska prírodného okolia nie je pod hradným bralom lepšia situácia, málo už ostalo z pôvodnej delty Moravy do Dunaja. V druhej polovici 20. storočia vybudovaním cesty pre pohraničiarov, ktorá bola situovaná na súčasný ľavý breh Dunaja (je to tá asfaltka popri rieke využívaná v súčasnosti pre cyklistov) bola zničená pozdĺžnym prehradením a oddelením od vodných hladín Dunaja a Moravy obrovská nádherná štrková zátoka, ktorá sa vytvárala a udržiavala náporom Dunaja na hradný kopec. Dunaj hlavne pri vyšších stavoch sa tlačil svojím vodným prúdom na hradný kopec, časť jeho vôd odtekala doprava to toku, menšia časť rotovala na ľavej strane kopca a vytvorila spomínanú zátoku so širokými pieskovo-štrkovými plážami. Pôvodné štrkové pláže využívané širokou verejnosťou v letnom období sa časom premenili na bahnité jazero, ktoré časom bolo zanesené náplavami a vznikol tam lužný les s občasnými vodnými plochami pri vyšších stavoch. Pri nízkych stavoch vodné plochy vysychajú, hynú tam za prejavov ďaleko šíriaceho sa zápachu ryby a iné vodné živočíchy, v suchom období vzniká územie pre venčenie psov naháňajúce vodné vtáctvo a územie pre túlavé mačky...všetky bociany, labute, kačice, lysky atď. sa už presťahovali na druhú stranu Moravy.



Obr.č.11. Devín, schody pre nastupovanie a vystupovanie vodákov na brehu Moravy, ktoré nie sú správne výškovo umiestnené, funkčné a použiteľné pri nižších vodných hladinách.

Riešenie tejto lokality z hľadiska vodnej turistiky je rozdelené v našom návrhu na dve časti. Časť prvá rieši priamo prístavisko v návaznosti na tok rieky Morava a časť druhá, v ktorej by boli umiestnené ostatné funkcie plnohodnotného prístaviska, ako stanovisko lodenice ako jedným z možných centier vodákov v tejto časti mesta Bratislavy. Naším komplexnejším riešením naznačujeme, ako by bolo možné riešiť a čiastočne obnoviť aj prírodné prostredie zaniknutej zátoky.

Miesto pre vybudovanie prístaviska v m.č. Bratislava Devín je navrhnuté v mieste existujúceho schodiska skoro priamo pod hradnou skalou, ktoré už bolo vybudované k hladine rieky Morava v blízkosti jej sútoku s Dunajom. Nástupné miesto je potrebné technicky doriešiť, dobudovať schodisko a rampu. Prístavisko je určené len priamo pre nástup a výstup, jeho lokalizácia je riešená v pešej zóne, kde ostatné aktivity a činnosti sú nežiadúce. Pre danú lokalitu bude potrebné doriešiť výnimku pre príjazd vozidiel do 3.5 t pre dovoz a odvoz turistických lodí. V súčasnom stave obec toleruje dovoz a odvoz kajakov, ale nie je to oficiálne potvrdené (napr. dopravnou značkou udeľujúcou výnimku).

Miesto pre ďalší rozvoj z hľadiska infraštruktúry pre vodnú turistiku tejto lokality je žiadúce umiestniť mimo prístaviska do druhej časti riešenej lokality a dať možnosť vzniku objektu lodenice, t.j. športového klubu pre vodácke aktivity. Je to lokalita v príľahlej časti Devína pri bývalom ramennom systéme rieky Morava určenej v územnom pláne pre šport a rekreáciu. Dôležitou podmienkou premiestnenia funkcií vodáckej infraštruktúry mimo prístaviska je doriešenie prepojenia prístaviska a lodenice. Znamená to prebágrovanie a sprietočnenie pôvodného riečného ramena Moravy na ploche bývalej zátoky, ako vodnej prepojovacej a prístupovej vodnej trasy pre bezmotorové plavidlá, kanoe a kajaky medzi oboma časťami. Projekt sprietočnenia ramena v súčasnosti pripravuje SVP a bola za týmto účelom už aj vykonaná prehliadka územia a danej lokality za prítomnosti zástupcov obce so zástupcom SVP.

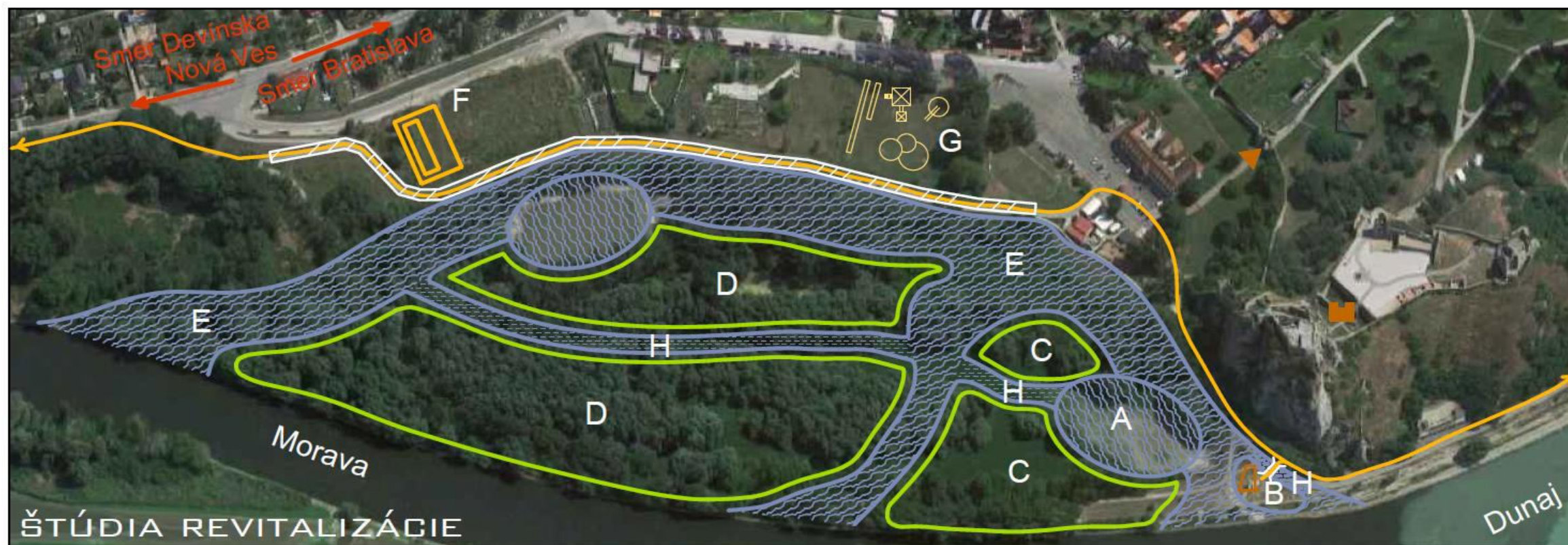
Lodenica by bola umiestnená za povodňovou hrádzou ako centrum vodnej turistiky pre Devínsku Novú Ves a Devín vrátane možného táboriska. Ako jej športové zázemie navrhujeme aj vybudovanie ohniska, vybudovanie rampy pre vyloženie a naloženie člnov, vymedziť miesto pre stanovanie/kempovanie na trávinatej ploche. Areál je vhodné pripraviť alebo skombinovať prípadne tiež pre využitie stanoviska pre cyklistov prechádzajúcich po príľahlej cyklotrase, ktorí na území Devína nemajú svoje odpočívadlo. Lodenica by mala význam celobratislavský, pretože pokojný tok Moravy na rozdiel od Dunaja predstavuje bezpečnejšie riešenie prípravy detí a mládeže na športové a rekreačné činnosti v oblasti vodných športov.

Dôležitý význam sprietočnenia ramena je aj oddelenie ostatných častí bývalej zátoky od brehu. Znamená to vytvorenie ostrova, ktorý tak bude neprístupný pre verejnosť ako aj domestikovaných škodcov a na ostrove vznikne naozajstná bezzásahová zóna so zákazom vstupu pre podmienky ochrany prírody. Samozrejme projekt je veľmi dôležité pripravovať s ochrannými organizáciami a štátnou ochranou prírody a hľadať vzájomne kompromisy za účelom zlepšenie súčasnej situácie.

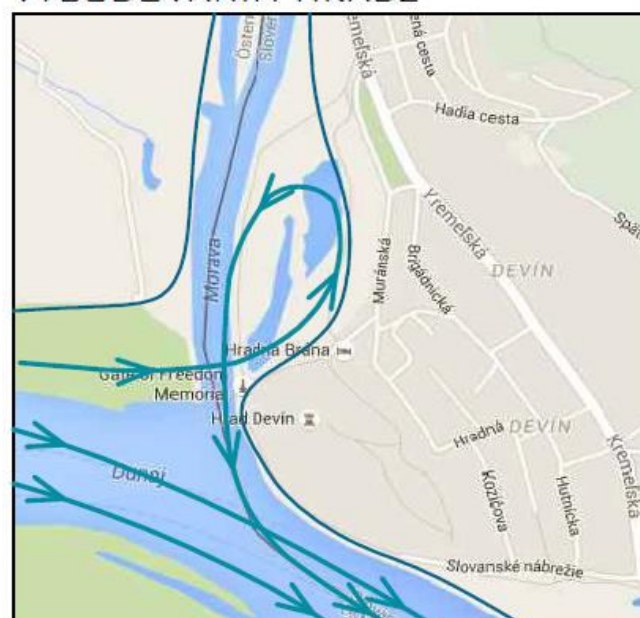
Lokalita Devín predstavuje ukončenie rieky Moravy, ktorej charakter je odlišný od rýchlo tečúceho Dunaja na ich sútoku, čo predstavuje pre mnohých, predovšetkým menej skúsených vodákov prekážku a aj určité nebezpečenstvo, keby pokračovali na rieku Dunaj. Lokalita je dôležitá aj z hľadiska prichádzajúcich vodákov po rieke Dunaj z Rakúska.

Prístavisko ako aj jeho ostatné riešené funkcie vrátane lodenice sa nachádza na pozemku vo vlastníctve Slovenského vodohospodárskeho podniku.

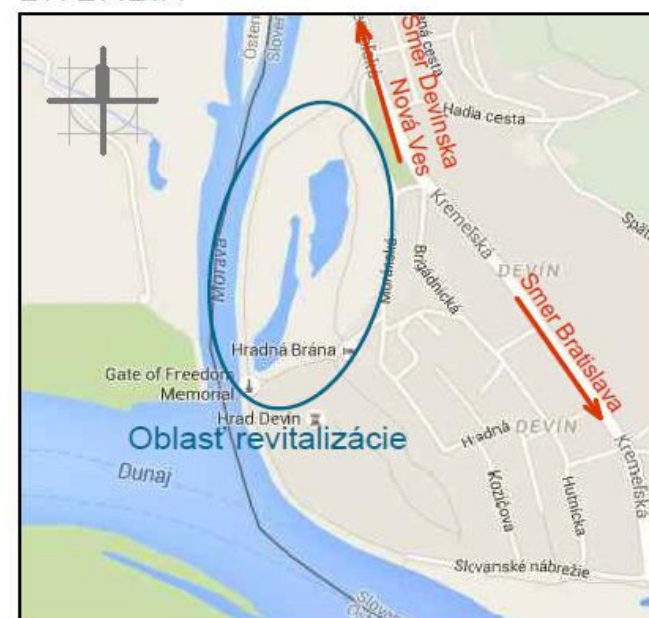
Miesto možného nástupu a výstupu je ľahko dostupné MHD, takže je takto zabezpečená doprava plavidiel napr. pre nafukovacie plavidlá a riešenie turistického splavu po Dunaji do Bratislavy.



ŠTÚDIA REVITALIZÁCIE
PÔVODNÝ TOK DUNAJA PRED
VYBUDOVANÍM HRÁDZ



SITUÁCIA



LEGENDA ČIAR:

- CYKLOCHODNÍK A CHODNÍK PRE CHODCOV
- SMEROVÉ ČIARY
- ÚPRAVA VODNÉHO TOKU
- OBLASŤ ZNÍŽENEJ HLADINY VODY
- PÔVODNÁ BREHOVÁ LÍNIA
- PÔVODNÝ TOK DUNAJA

LEGENDA POPISOV:

- A - JAZERO
- B - OSTROVČEK S POMNÍKOM
- C - OBLASŤ ZNÍŽENEJ HLADINY VODY
- D - OBLASŤ ZNÍŽENEJ HLADINY VODY
- E - ÚPRAVA VODNÉHO TOKU RIEKY MORAVY
- F - SERVISNÝ DVOR MOBILNÉHO PAŽENIA
- G - DETSKÉ IHRISKO
- H - OBLASŤ ZNÍŽENÉHO PRIETOKU VODY

LEGENDA ZNAČIEK:

- MOST PRE CYKLISTOV A CHODCOV
- NÁŠYP
- GATE OF FREEDOM MEMORIAL - POMNÍK
- HRAD DEVÍN
- VSTUP NA HRAD
- KONIEC CYKLOTRASY
- POKRAČOVANIE CYKLOTRASY

REVITALIZÁCIA SÚTOKU DUNAJA
A MORAVY

ŠTÚDIA

ARDING S.R.O., SEKURISOVÁ 16, 841 01 BRATISLAVA

M 1:300



Obr.č.12. Devín, návrh na revitalizáciu oblasti sútoku Moravy a Dunaja.

2.5.2 Lokalita Devínska Nová Ves, rkm 3,5

Mestská časť Devínska Nová Ves nemá žiadne existujúce oficiálne miesto pre prístup obyvateľov mestskej časti k samotnej rieke a tak ani miesto, alebo plochu, na ktorej je možné pri brehovej čiare rieky Moravy prevádzkovať športové aktivity z hľadiska vodnej turistiky.

Navrhované miesta v rámci mestskej časti Bratislava Devínska Nová Ves pre vybudovanie prístaviska sa nachádzajú priamo pri rieke Morava, výber týchto dvoch miest je opodstatnený aj skutočnosťou, že obe tieto miesta sú z brehu často navštevované aj obyvateľmi, či turistami i rybármi a sú teda „vychodené“.

Prvé predmetné miesto pre umiestnenie prístaviska turistických lodí v tejto mestskej časti je dostupné po prírodnom chodníku z križovatky ulíc Primoravská a Na Hriadkách. Terén je prevažne rovinatý a pokrytý trávnatým porastom lužnou vysokou zeleňou. V širšom okolí navrhovaného prístaviska je situovaná zastávka MHD, parkovisko, reštaurácia a ubytovacie zariadenia. Prechod je riešený v prieluke protipovodňovej zábrany a nadväzuje na cyklotrasu a umiestnený prístrešok pri chodníku. Nevýhodou je križovanie miestnej komunikácií pri prípadnom dovoze lodí, či iného športového materiálu.

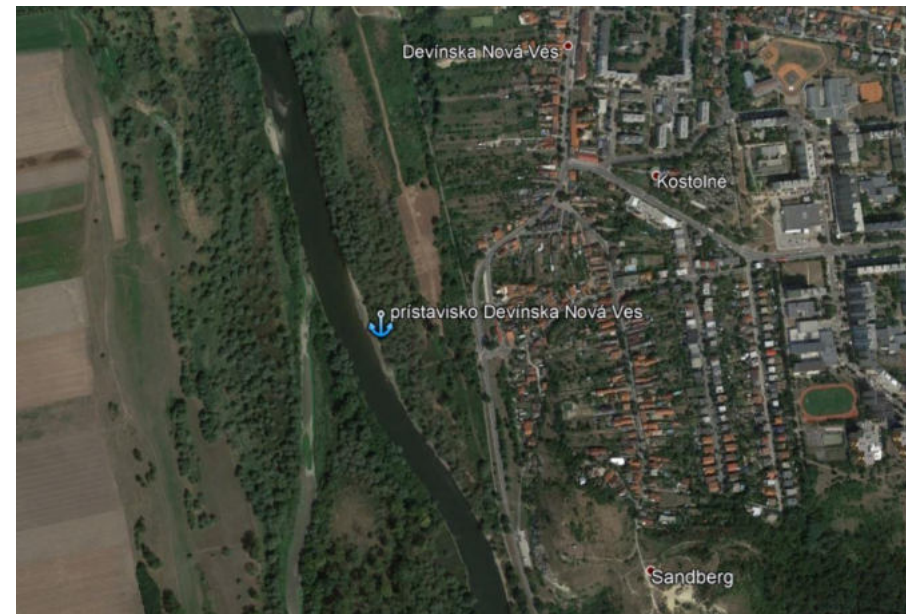
Druhé predmetné miesto je lokalizované v línii pilierov pôvodnej lanovky ktorá viedla do kameňolomu, lokalita má dobrý (a oproti prvému menovanému miestu kratší) dopravný prístup aj využitie pre pristátie motorových vozidiel priamo na stane rieky.

Z hľadiska ochrany prírody navrhujeme v danej lokalite (v oboch prípadoch) umiestniť len prístavisko, ktoré by z miestnej cesty bolo prístupné len peši, nosením plavidiel a materiálu, prípadne vymedziť možnosť príjazdu s obmedzením len pre záchranné zložky. Vzhľadom na význam lokality je riešenie prístupu k vode prínosom pre obyvateľov mestskej časti, ako slúži aj ako východiskové miesto pre organizovanie krátkodobých – poldňových splavov s ukončením v Bratislave. Miesta sú ľahko dostupné MHD, takže je takto zabezpečená doprava plavidiel (napr. pre nafukovacie plavidlá) a riešenie turistického splavu po časti Moravy a následne po Dunaji do Bratislavy, prípadne medzi mestskými časťami Devínska Nová Ves a Devín.

Pre danú lokalitu je nutné doriešiť režim súladu rekreačnej a športovej vodáckej činnosti s podmienkami ochrany prírody.



Obr. č. 13. Pohľad na pozemok pre vybudovanie prístaviska a táboriska v m.č. Devínska Nová Ves.



Obr.14. Ortofotografická mapa miesta v Devínskej novej vsi.

2.5.3 Lokalita Vysoká pri Morave, rkm: 20,5

Navrhované prístavisko v obci Vysoká pri Morave sa nachádza v jej juhozápadnej časti za protipovodňovou hrádzou. Prístup k prístavisku je možný z križovatky ulíc Rybárskej a Riečnej a následne po nespevnenej komunikácii pre pešiu aj automobilovú dopravu (s výnimkou len pre správcu toku, záchranné zložky a vodácke kluby). Vjazd iných vozidiel ako je uvedené na dopravnej značke je zakázaný. Jedná sa o lokalitu v súčasnosti asi najviac využívanú pre potreby rekreačnej a športovej plavby. Pozemok, na ktorom sa bude nachádzať prístavisko a táborisko je v majetku Slovenskej republiky.



Obr. č. 15. Navrhované miesto prístaviska v obci Vysoká pri Morave.

V navrhovanej lokalite prístaviska sa už nachádza jestvujúca rampa z betónových panelov, ktorá ústi do rieky Morava a je tu aj existujúce ohnisko. Predmetný areál je v súčasnosti v rámci vodnej turistiky využívaný neoficiálne s toleranciou vedenia obce. Na danom mieste je možné doriešiť táborisko, sociálne zariadenia. Oficiálne je lokalita využívaná len záchrannými zložkami a správcami toku. V blízkosti sa nachádza aj sezónne pohostinstvo.

Z hľadiska lokality a jej vzdialenosti od Bratislavy je toto miesto jedno z najdôležitejších na rieke Morava pre jednodňové splavy končiacie v Bratislave. Lokalita má vhodný reliéf a existujúca lúka predstavuje dostatočný priestor na stanovanie a ostatné vodácke aktivity ako plnohodnotné vodácke staviisko.

Pri hrádzi cez ktorú sa dopravne vstupuje do lokality sa nachádza zaniknuté riečne rameno, ktoré obec navrhuje obnoviť a premostiť. Lokalita by sa tak nachádzala na ostrove, čo by zvýšilo jej atraktivitu z hľadiska športového, ale predovšetkým z hľadiska obnovenia (zachovania) pôvodného reliéfu vodného toku s priaznivými dôsledkami pre obnovenie pôvodnej flóry a fauny.



Obr. č. 16. Ortofotografická mapa s navrhovaným miestom v obci Vysoká pri Morave.

2.5.4 Lokalita Suchohrad, rkm 35,1

V obci Suchohrad sa nachádza pri rieke Morava jestvujúca prístavná železobetónová hrana s plávajúcim mólom so schodiskom a rampa k vodnej hladine. Toto miesto sa nachádza na sprietočnenom ramene, ktoré ale v období sucha nie je splavné. Toto miesto je využiteľné aj pre záchranné zložky.

Pri konzultácií na obecnom úrade nám bola doporučená iná alternatíva lokality, vhodnejšia pre predmetnosť tejto štúdie. Alternatívou je preto lúka v katastri obce Suchohrad, ktorá sa nachádza priamo pri rieke Morava pred protipovodňovou hrádzou povyšou obce proti prúdu rieky. Predmetné miesto je vzdialené od obce približne 700 m po poľnej ceste pre pešiu aj automobilovú dopravu. Navrhované územie nie je v súčasnosti využívané a je charakterizované ako trvalý trávnatý porast, po majetkovej stránke čiastočne v súkromnom vlastníctve a čiastočne v majetku Slovenskej republiky. V blízkosti sa nachádza v súčasnosti nesprietočnené rameno. Na danom mieste síce chýba kompletná infraštruktúra pre vodnú turistiku, ale miesto má z hľadiska polohy a prírodného charakteru, ako aj možnosti dopravného prístupu predpoklady pre vybudovanie plnohodnotného prístavu pre rekreačnú plavbu so všetkými jeho plnohodnotnými funkciami a v súčasnosti sa aj používa pre voľné táborenie.



Obr. č. 17. a 18. Pohľad na jestvujúcu rampu a molo v obci Suchohrad.



Obr. č. 19. Pohľad na navrhované miesto prístaviska a táborisko v katastri obce Suchohrad.



Obr. č. 20. Ortofotografická mapa navrhovaného miesta v Suchohrade.

2.5.5 Lokalita Gajary, rkm 44,5

V rámci obce Gajary, ako jedinej obce na toku Moravy na jej slovenskej ľavobrežnej strane sa nachádza už vybudované prístavisko a táborisko. Areál sa nevyužíva len pre vodnú turistiku ale aj pre turistov, cyklistov a rozličné kultúrne podujatia.

Predmetné miesto je od obce vzdialené približne 3,5 km a je prístupné po spevnenej komunikácii pre pešiu aj motorovú dopravu bez obmedzení. V predmetnom areáli je umiestnené ohnisko s lavičkami, suchá toaleta, miesto pre stanovanie, odpadkové koše, prístrešok s lavičkami a stolmi. Taktiež sa tu nachádza vojenský bunker pôvodného predvojnového hraničného opevnenia, ktorý je prístupný aj pre verejnosť.

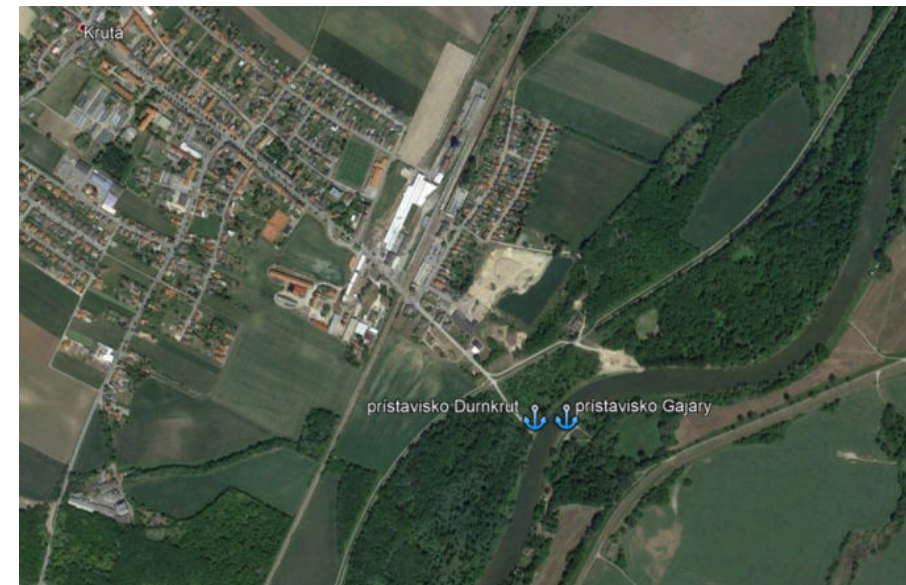
Prístup k rieke Morava je možný po rampe z betónových panelov alebo po oceľových schodíkoch. Údržbu a prevádzku podľa informácie od vedenia obce zabezpečuje TJ Sokol Gajary. Možnosti doriešenia areálu vidíme v dobudovaní šikmej rampy pre umožnenie prístupu záchranných zložiek a spúšťaní športových lodí na prívesoch a kolieskach priamo na hladinu rieky, prípadne pre prístup pre správcu toku.



Obr. č. 21. a 22.. Pohľad na prístavisko a táborisko v obci Gajary.



Obr. č. 23. Pohľad na prístavisko v Obci Gajary z rakúskej strany.



Obr. č. 24. Ortofotografická mapa navrhovaného miesta v Dürnkrate a jestvujúce prístavisko Gajaroch.

2.5.6 Lokalita Moravský svätý Ján, rkm 66,9

Navrhované miesto pre vybudovanie prístaviska a táboriska pre nemotorovú lodnú dopravu v katastri obce Moravský svätý Ján sa nachádza pri cestnom moste na hraničnom prechode Moravský svätý Ján-Hohenau an der March.

Terén areálu je prevažne rovinatý a mierne vyvýšený nad riekou Morava. Budúci areál pre vodnú turistiku je prístupný so štátnej cesty č. 1144 a následne po nespevnenej komunikácii k bodu „trojštátiu“. Predmetné miesto sa už aj sporadicky využívalo pre potreby na vodnej turistike. Nachádza sa tu meracie zariadenie s betónovou vežičkou a betónové schody priamo k rieke Morava.

Približne 1,5 km sa nachádza škola v prírode „Piesočná“ s možnosťou ubytovania so stravovaním. Samotná obec Moravský svätý Ján je vzdialená 4,4 km. Na danom mieste absentujú prvky infraštruktúry pre nemotorovú vodnú turistiku. Lokalita má význam aj z hľadiska existencie štrkovej pláže pri nižších stavoch hladiny rieky Moravy na druhej strane mosta po prúde pod lokalitou. Takéto miesta reguláciou rieky v minulosti prevažne zanikli a tak takýto charakter brehu je už žiaľ ojedinelý.

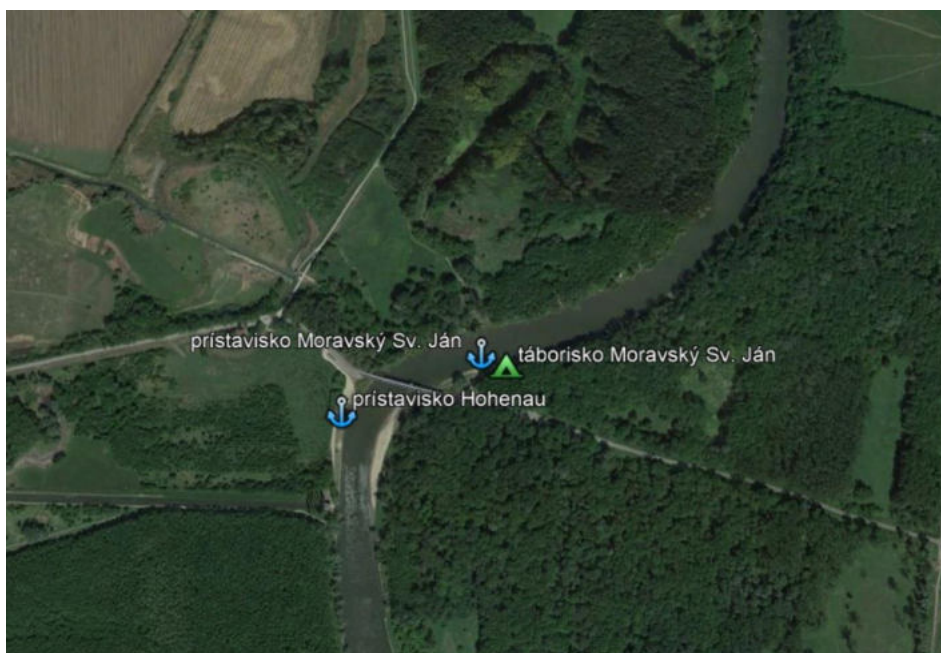


Obr. č. 25. Pohľad na navrhované miesto pre vybudovanie prístaviska a táboriska v katastri obce Moravský sv. Ján.



Obr. č. 26. Pohľad na možné prístavisko a táborisko (na ľavej strane) mostu v katastri obce Moravský sv. Ján.

Vybraté miesto má potenciál pre umiestnenie plnohodnotného prístavného miesta so všetkými funkciami vrátane táboriska. Areál pre prístavisko bude dobre prístupný vozidlami, aj vozidlami pre záchranné zložky (HaZZ, DHZ), správcu toku a vodácke kluby. Areál môžu využiť na oddych taktiež cyklisti, nakoľko v blízkosti sa nachádza cyklotrasa do Rakúska.



Obr. č. 27. Ortofotografická mapa navrhovaného miesta v Hohenau a v Moravskom sv. Jáne.

2.5.7 Lokalita Hohenau an der March, rkm 66,9

Pozemok pre navrhované prístavisko pre nemotorovú lodnú dopravu v katastri obce Hohenau an der March sa nachádza na pravej strane od cestného mostu v smere na Moravský svätý Ján. Predmetný pozemok patrí obci a je od nej vzdialený 2,8 km. Miesto je prístupné pre motorové vozidlá po nespevnenej komunikácii. Terén je prevažne rovinatý a mierne vyvýšený nad riekou Morava. Povrch terénu navrhovaného miesta tvorí štrkodrava, časť pozemku pozdĺž rieky je zatravnená. V súčasnosti sa tu nachádza len mobilné WC, ktoré však neslúži pre turistov. V navrhovanej lokalite chýba kompletná infraštruktúra pre vodnú turistiku.

V rámci navrhovaného areálu nie je možné po konzultácii so zástupcami obce zriadiť táborisko ale len prístavisko pre bezmotorové plavidlá.



Obr. č. 28. Pohľad na pozemok pre vybudovanie prístaviska v katastri obce Hohenau an der March.

2.5.8 Lokalita Drösing, rkm 56,5

Navrhované miesto pre prístavisko v katastri obce Drösing je situované priamo pri rieke Morava. Prístup k prístavisku zo strany obce je možný po nespevnenej komunikácii pre pešiu aj automobilovú dopravu. Pozemok pre prístup je v majetku obce. Predmetný pozemok pre zriadenie prístaviska je prevažne rovinatý, mierne vyvýšený nad riekou Morava a je v súkromnom vlastníctve. Samotné miesto je vzdialené od obce 2,2 km od obce.

V danej lokalite chýba kompletná infraštruktúra pre prístavisko. V bezprostrednej blízkosti navrhovaného miesta sa nachádzajú rybárske chatky. Približne 2,0 km od navrhovaného miesta prístaviska je možné v budúcnosti na základe konzultácií so zástupcami obce vybudovať camping.

Na pozemku v kontakte s riekou vo vlastníctve obce navrhujeme vybudovať rampu so schodíkmi, príp. ohnisko.



Obr. č. 29. Pohľad na pozemok pre vybudovanie prístaviska a táboriska v katastri obce Drösing.



Obr. č. 30. Pohľad na rieku Morava z navrhovaného miesta pre prístavisko v rámci obce Drösing.



Obr. č. 31. Ortofotografická mapa navrhovaného miesta v obci Drösing.

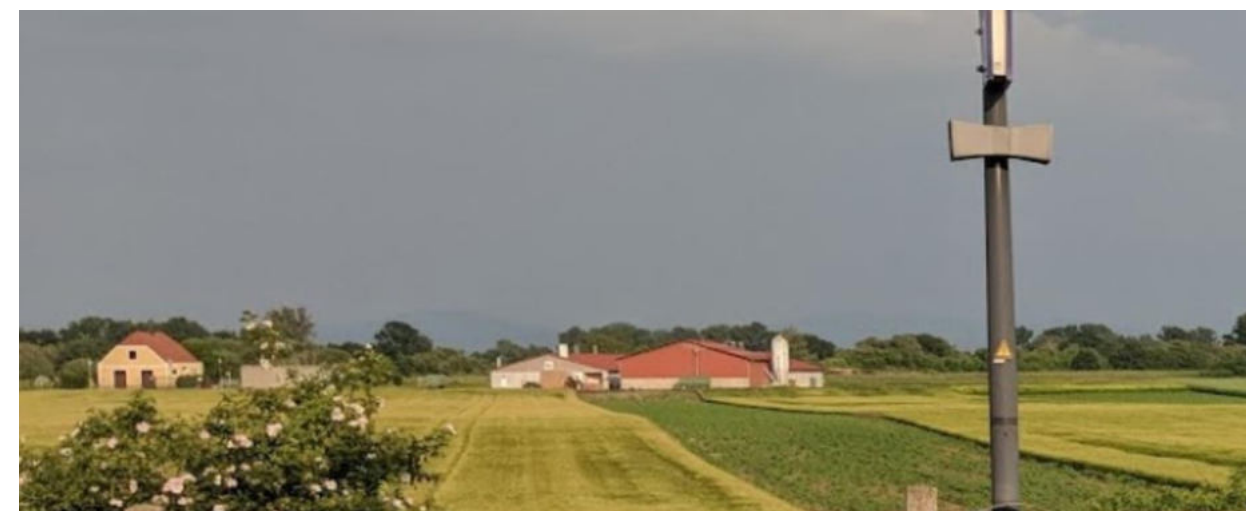
2.5.9 Lokalita Jedenspeigen, rkm 49,5

Navrhované miesto pre prístavisko vodákov v katastri obce Jedenspeigen je situované priam pri rieke Morava a je prístupné z obce po nespevnenej komunikácii. Predmetné miesto je vzdialené od obce približne 1 km.

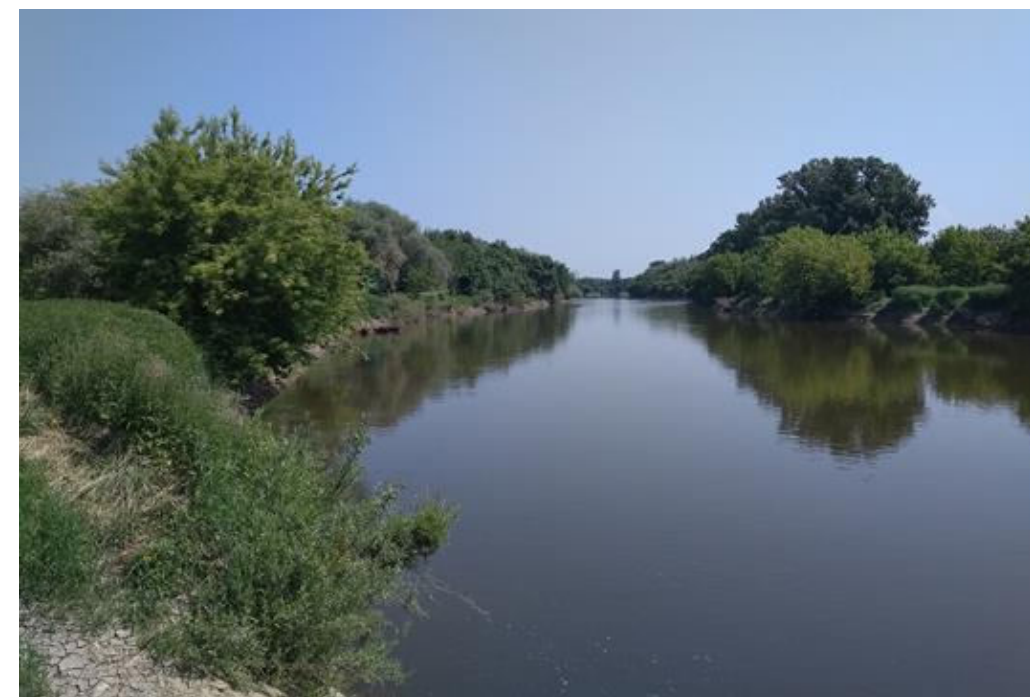
Infraštruktúra pre vodnú turistiku sa tu nenachádza. Terén miesta je mierne vyvýšený nad riekou, zatrávnený s náletovou drevinou. V blízkosti sú rybárske chatky. Najbližší camping plánuje obec zriadiť alebo povoliť v lokalite 2 km od navrhovaného miesta prístaviska.

Obec navrhla aj alternatívu táboriska pre vodákov na obecnom pozemku približne 500 m od rieky. Tu je možné vybudovať mobilné WC, doviest prívod pitnej vody, ohnisko a miesto na stanovanie. Terén pozemku pre táborisko je prevažne rovinatý, zatrávnený a čiastočne pokrytý náletovou drevinou.

Z hľadiska podmienok a návrhov obce v priamej náväznosti na brehovú čiaru rieky navrhujeme prístavisko pre bezmotorové plavidlá, schody a rampu.



Obr. č. 32. Pohľad na pozemok pre vybudovanie táboriska v blízkosti ošipárne v katastri obce Jedenspeigen. (foto: Google streetview)



Obr. č. 33 Pohľad na breh rieky Morava v katastri obce Jedenspeigen.



Obr.č.34. Ortofotografická mapa s navrhovaným miestom v obci Jedenspeigen.

2.5.10 Lokalita Dürnkrut, rkm 44,5

Zázemie pre vybudovanie prístaviska a táboriska pri obci Dürnkrut je možné vybudovať na obecnom pozemku, ktorý nie je v priamom kontakte s riekou Moravou. Lokalita je vzdialená od rieky približne 250 m. Terén navrhovaného miesta je rovinatý, zatrávnený a čiastočne ho pokrýva vysoká zeleň. V jeho širšom okolí sa nachádza železničná stanica, parkovisko, reštaurácie a kaviarne. Miesto pre výstup a nástup na riek Morava je na súkromnom pozemku, avšak prístup k nemu je možný po nespevnenej komunikácii v majetku obce. Toto miesto sa využíva neoficiálne pre vodnú turistiku z dôvodu možného prístupu pre motorové vozidlá a existujúcich betónových schodíkov vedúcich k rieke, ktoré sú v správe Via Donau. Tieto schodíky nie je možné využívať na vodnú turistiku.

Pre možné zázemie táboriska na obecnom pozemku je možné mobilné WC, ohnisko, a vymedziť miesto pre kempovanie na trávatej ploche. Po dohode s vlastníkom pozemku pri rieke Morava a s ostatnými dotknutými orgánmi by bolo možné vybudovať prístavisko, to je rampu so schodmi.



Obr. č. 35. Jestvujúce schodíky k rieke Morave v správe Via Donau v katastri obce Dürnkrut.

2.5.11 Lokalita Angern an der March, rkm 31,8

Navrhovaná lokalita pre vybudovanie prístaviska a táboriska sa nachádza pri prevádzke kompy kt. spája cestu medzi obcami Angern an der March a Záhorská Ves. V súčasnosti sa často k prístupu k vode ako prístavisko pre bezmotorovú plavbu využíva betónová rampa, ktorá je však využívaná pre účely kompy.

Existujúce a betónové schodíky vedúce k rieke Morava sú v správe Via Donau a nie je ich možné použiť pre vodnú turistiku. Schody sa využívajú pre vodnú turistiku len neoficiálne.

V tesnej blízkosti miesta je situovaná kaviareň a parkovisko. Navrhované táborisko je možné vybudovať na obecnom pozemku vedľa kaviarne. Na pozemok je možné umiestniť mobilné chemické WC. Obecny pozemok je rovinatý a zatrávnený ale nachádza sa v zátopovom území.

Miesto je prístupne automobilovou dopravou po asfaltovej komunikácii a od samotnej obce je vzdialené približne 350 m.



Obr. č. 36. a 37. Pohľad na pozemky navrhovaného miesta zo slovenskej strany.

Z majetko-právneho dôvodu je možné zriadiť rampu pre výstup a nástup na vodu v blízkosti navrhovanej lokality táboriska až cca 170 m proti prúdu rieky (nad kempom). Zároveň môže toto miesto slúžiť ako odkladisko lodí. Tu nie je z priestorových dôvodov možné zriadiť táborisko, je však možné vybaviť miesto aspoň ohniskom.



Obr. č. 38. Ortofotografická mapa navrhovaného miesta v Angern an der Donau.

2.5.12 Lokalita Weiden an der March, rkm 27,8

Lokalita pre prístavisko a táborisko v katastri obce Weiden an der March v časti v Zwerndorf sa nachádza priamo pri rieke Morava. Prístup k navrhovanému miestu je možný po asfaltovej komunikácii avšak vozidlom priamo k rieke prístup nie je možný. Na mieste sa nachádza pontón a bezprostrednej blízkosti vodárenský domček, rybárska chatka, taktiež sa tu vlieva potok Weidenbach do Moravy. Infraštruktúra nutná pre prevádzku táboriska tu absentuje. Územie je v záplavovej oblasti. Najbližší možný camping je v obci v časti Zwerndorf, približne 1,0 km od navrhovaného prístaviska.

Ako zázemie prístaviska navrhujeme vybudovanie ohniska, rampy so schodmi na brehovej čiare Moravy. Prístavisko navrhujeme riešiť tak aby ho mohli využívať záchranné zložky a správca toku, taktiež ho môžu využiť cyklisti.



Obr. č. 39 Pohľad na pozemok pre vybudovanie prístaviska a táboriska v katastri obce Weiden an der March.



Obr.č.40. Ortofotografická mapa navrhovaného miesta v obci Weiden an der March časť Zwerndorf.

2.5.13 Lokalita Marchegg, rkm 14,9

Navrhované miesto v obci Marchegg pre prístavisko a kotvisko určené pre nemotorovú vodnú turistiku a je v súčasnosti zriadené pre využitie hasičským zborom. Lúka v majetku obce, na ktorej by bolo možné umiestniť táborisko je v dlhodobom prenájme. Problém je aj s parkovaním pre turistov. Za súčasných podmienok obec Marchegg nesúhlasí s vybudovaním navrhovaného areálu pre rekreačnú nemotorovú plavbu a využívanie, prípadne prestavbu existujúcej rampy pre účely vodáckej turistiky.

Ak dôjde v budúcnosti k určitým úpravám a zmenám v navrhovaných lokalitách, deklarovala obec, že bude informovať NÖ regional o možnostiach vybudovania infraštruktúry určenej pre predmetnú vodácku turistickú aktivitu.

2.6 Dopravná dostupnosť lokalít

Devín

Navrhované prístavisko je v pešej dostupnosti 450 m od autobusovej zastávky MHD s priamym autobusovým spojom do centra Bratislavy. Cez m.č. Devín prechádza cyklotrasa Eurovelo 13 „Iron Curtain Trail/Cesta železnej opony“, v blízkosti vedú turistické trasy na Sandberg. Na Slovanskom nábreží sú dva prístavacie pontóny, využívané na vyhlídkové plavby na trase Bratislava – Devín.

Devínska Nová Ves

Navrhované prístavisko má v pešej dostupnosti autobusovú zastávku MHD s priamym spojením na AS Bratislava, ŽST Devínska nová ves. Lokalita leží na cyklotrase č. EV 13 Cesta železnej opony.

Vysoká pri Morave

Navrhované prístavisko vo je vzdialené od najbližšej autobusovej zastávky 850 m s priamym spojením na ŽST Malacky, ŽST Zohor a Bratislava Autobusová stanica. Obec križujú cyklotrasy č. 003 Malokarpatská cyklomagistrála, č. 2002 , č. EV13 Cesta železnej opony. Lokalita je prístupná nespevnenou komunikáciou.

Suchohrad

Navrhované prístavisko je v pešej dostupnosti 900 m od autobusovej zastávky s priamym spojením na ŽST Malacky. Cez Suchohrad vedie cyklotrasa č. EV13 Cesta železnej opony.

Gajary

Prístavisko nemá v pešej dostupnosti autobusovú zastávku. Prístup je možný pešo, bicyklom alebo individuálnou automobilovou dopravou. Cez Gajary prechádza cyklotrasa č. EV13 Cesta železnej opony. Uvažuje sa aj o prepojení s rakúskou obcou Dürnkrut prostredníctvom cyklomostu.

Moravský svätý Ján

Navrhované prístavisko pri rieke Morava je vzdialené od železničnej zastávky Moravský Svätý Ján 6,3 km s priamím spojením na ŽST Kúty a ŽST Bratislava a 3,3 km od železničnej stanice Hohenau an der March s priamím spojením na ŽST Břeclav. V tesnej blízkosti prístaviska vedie cyklotrasa March Panorama Radweg a , č. EV13 Cesta železnej opony.

Hohenau an der Donau

Navrhované prístavisko križuje cesta č. 48 a súběžne s ňou ide cyklotrasa Eurovelo 13 Iron Curtain Trail/Cesta železnej opony. V blízkosti vedie aj cyklotrasa Kamp-Thaya-March. Samotné prístavisko vzdialené od železničnej stanice Hohenau an der March 3,2 km s priamím spojením na ŽST Břeclav a Wien Hbf.

Dürnkrut

Navrhované prístavisko je pešou dostupnosťou vzdialené 400m od železničnej stanice Dürnkrut s priamym spojením so ŽST Wien Hbf a ŽST Břeclav. V tesnej blízkosti navrhovaného miesta prístaviska sa uvažuje o vybudovaní cyklomostu medzi obcami Dürnkrut a Gajary. Obec Dürnkrut sa nachádza na cyklotrase March Panorama Radroute.

Jedenspeigen

Prístavisko je pešej dostupnosti vzdialené 950 m od železničnej stanice Jedenspeigen s priamym spojením so ŽST Wien Hbf. Cez obec vedie cyklotrasa March Panorama Radroute.

Drössing

Prístavisko je vzdialené od najbližšej železničnej stanice 3,1 km po miestnej komunikácii. Cez obec vedie cyklotrasa March Panorama Radroute. Taktiež sa uvažuje o vybudovaní cyklomostu, ktorý by spojil obec Drössing so slovenskou obcou Malé Leváre.

Weiden an der March

Prístavisko je vzdialené pešou dostupnosťou 1,3 km od autobusovej zastávky v časti obce Zwerndorf (linka č. 528) s následným spojením so ŽST Gänserndorf a ŽST Marchegg. V blízkosti obce vedie cyklotrasa Kamp-Thaya-March.

Angern an der March

Prístavisko je vzdialené pešou dostupnosťou 750 m od železničnej stanice Angern an der Donau. Obec križujú dve cyklotrasy Kamp-Thaya-March a Eurovelo 13. Existuje dobrá dostupnosť automobilom pretože sa tu nachádza kompa.

2.7 Predbežné prírodnoekologické limity a obmedzenia pre bezmotorovú športovú a rekreačnú plavbu na rieke Morava

2.7.1 Definovanie chránených území podľa lokalít

Devín

Navrhované prístavisko leží priamo v CHA Devínske alúvium Moravy, na území ktorého platí 4. stupeň územnej ochrany. Zároveň je súčasťou vymedzeného provinciálneho biokoridoru Dunaj a nadregionálneho biokoridoru Alúvium Moravy.

Devínska nová ves

Navrhované prístavisko sa nachádza priamo na území CHA Devínske alúvium Moravy, na ktorom platí 4. stupeň územnej ochrany. Lokalita sa nachádza na území dvoch území európskeho významu – SKUEV 0312 Devínske alúvium Moravy a SKUEV 0314 Rieka Morava. Lokalita navrhovaného prístaviska je zároveň súčasťou nadregionálneho biokoridoru Alúvium Moravy.

Vysoká pri Morave

Lokalita prístaviska sa nachádza priamo v chránenom území Záhorie. Zároveň je súčasťou Chráneného vtáčieho územia Záhorské pomoravie.

Suchohrad

Navrhované prístavisko leží priamo v chránenom území Záhorie - Alúvium Moravy. Zároveň je súčasťou Chráneného vtáčieho územia Záhorské pomoravie.

Moravský svätý Ján

Lokalita prístaviska sa nachádza v chránenom území Záhorie - Alúvium Moravy. Zároveň je súčasťou Chráneného vtáčieho územia Záhorské pomoravie.

Gajary

Jestvujúce prístavisko sa nachádza v chránenom území Záhorie - Alúvium Moravy. Zároveň je súčasťou Chráneného vtáčieho územia Záhorské pomoravie.

Všetky obce na rakúskej strane sa nachádzajú v chránenom území Natura 2000.

Vodná turistika na rieke Morava je sezónne obmedzená z hľadiska ochrany prírody (hniezdenia vtákov na brehoch a prezimujúce vtáctvo) a nízkej hladiny. Je preto nutné dodržiavať platnú legislatívu na území Rakúskej republiky (BGBl. Nr. 1055/1994 idF BGBl. Nr. 457/1995) a na území Slovenskej republiky v rámci CHKO Záhorie (Zákon 543/2002 o ochrane prírody a krajiny, Nariadenie vlády č. 145/2015 Z.z). Na slovenskej strane platí na rieke Morava 2. stupeň ochrany prírody. *Na území, na ktorom platí druhý stupeň ochrany, sa vyžaduje súhlas orgánu ochrany prírody na organizovanie verejných telovýchovných, športových a turistických podujatí,53) ako aj iných verejnosti prístupných spoločenských podujatí za hranicami zastavaného územia obce alebo mimo športových a rekreačných areálov na to určených.* V rámci CHVÚ Záhorské Pomoravie (Nariadenie vlády č. 145/2015 Z. z.) platia nasledovné obmedzenia:

§ 2 Za činnosti, ktoré môžu mať negatívny vplyv na predmet ochrany chráneného vtáčieho územia, sa považujú od 1. marca do 30. júna vstupovanie na riečne ostrovy, okrem rybárskej stráže, stráže prírody, poľovníckej stráže, plavebných inšpektorov alebo správcu vodného toku, od 1. augusta do konca februára plavba alebo státie s vodným skútom alebo plavidlom rýchlostného vodného motorizmu, od 1. marca do 30. júna uskutočňovanie verejných telovýchovných, športových alebo turistických podujatí, ako aj iných verejnosti prístupných spoločenských podujatí, okrem rybárskych pretekov.

V zmysle platných rakúskych zákonov z hľadiska ochrany prírody je plavba na rieke Morava zakázaná od januára do mája. Plavba je zakázaná pre lode s motorovým pohonom, s dĺžkou viac ako 20 m a hĺbkou ponoru viac ako 1 m. Taktiež je zakázaná plavba v noci a s rýchlosťou viac ako 10 km/h.

Navrhujeme definovanie limit pre bezmotorovú športovú a rekreačnú plavbu v spolupráci s dotknutými orgánmi (Slovenský klub turistov, sekcia vodnej turistiky, Asociácia bratislavských vodáckych klubov), ktorý bude dohodnutý aj s ochranárskymi zložkami, ako napr. Štátnou ochranou prírody a správcami toku Via Donau a so Slovenským vodohospodárskym podnikom. Dôležité slovo budú mať zástupcovia obcí na rakúskej aj slovenskej strane a ako je spomínané v úvodných kapitolách, bude nutné vypracovanie režimu pre vodácke aktivity, čo bude to predmetom

osobitného projektu.

2.8 Príklady trás udržateľnej vodnej turistiky v oblasti Moravy

½ denné splavy s odvozom, vhodné na poobedie, alebo podvečer	
Názov plavby	Večerná plavba dolu prúdom Moravy do Devína / alebo do Bratislavy /
Začiatok splavu	Devínska Nová Ves rkm 3, 5, 7,
Ukončenie splavu	Devín rkm 0
Stručný popis trasy	Plavba dolu prúdom Moravy, vhodná pre začiatočníkov s ukončením v Devíne. Možnosť nástupu U starého bicykla, reštaurácia Roland, piliere lanovky...
Dĺžka trasy	3 až 10 km
Trvanie	1 až 3 hodiny
Náročnosť	nenáročná
Potrebná doprava?	Áno, v prípade nafukovacích lodí využiť MHD pri nástupe U starého bicykla, alebo pri pilieri lanovky
Pokračovanie po Dunaji	Predĺženie trasy o 8 až 12 km, /1 až 2 hodiny/ dole prúdom Dunaja do Karloveskej zátoky, alebo na Lido

celodenné splavy	
Názov plavby	Celodenná plavba dolu prúdom Devína / do Bratislavy /
Začiatok splavu	Záhorská Ves/ Vysoká pri Morave
Ukončenie splavu	Devín rkm 0
Stručný popis trasy	Plavba dolu prúdom Moravy.
Dĺžka trasy	30 alebo 20 km
Trvanie	6 alebo 4 hod
Náročnosť	Stredná, za predpokladu vhodného vodného stavu
Potrebná doprava?	Áno
Pokračovanie po Dunaji	Predĺženie trasy o 8 až 12 km, /1 až 2 hodiny/ dole prúdom Dunaja do Karloveskej zátoky, alebo na Lido

Víkendový splav s prenocovaním a odvozom	
Názov plavby	Víkendová plavba dolu prúdom do Devína / do Bratislavy /
Trasa po Morave	Začiatok: Moravský Sv. Ján (rkm: 44) / Gajary (rkm 66) Prenocovanie: Gajary/ Suchohrad / Vysoká Koniec splavu: Devín
Stručný popis trasy	Plavba dolu prúdom Moravy, možné zastávky v prístaviskách pri obciach
Dĺžka trasy	45 až 70 km
Trvanie	2 dni s prenocovaním, prípadne 3 dni s dvoma prenocovaniami
Náročnosť	Stredná / náročná
Potrebná doprava?	Áno
Pokračovanie po Dunaji	Predĺženie trasy o 8 až 12 km, /1 až 2 hodiny/ dole prúdom Dunaja do Karloveskej zátoky alebo na Lido

Ďalšie vhodné vodácke túry v blízkosti a v náväznosti rieky Moravy

Zahájenie splavu Moravy je možné začať aj nad úrovňou slovensko-rakúskeho pohraničia, nad sútokom rieky Moravy a Dyje. Samozrejme, jedná sa o viac denné vodácke splavy, ktoré treba rozplánovať podľa schopnosti účastníkov.

Samotná rieka Morava sa splavuje prakticky od jej horného toku. Veľká časť toku je síce regulovaná a žiaľ z hľadiska krajinárskeho nezáživná, ale sú na nej veľmi príťažlivé úseky, predovšetkým jej horného toku s množstvom

úžasných riečnych meandrov v lúčnych lesoch, ale aj bližšie , ako je úsek v okolí obce Strážnice, ktorý sa vyhol reguláciám a rieka meandruje pomedzi pieskové duna s krásnymi pieskovými plážami.

- Je možné nadviazať splavovaním Moravy v blízkosti bratislavského regiónu aj na jej prítoky, a to predovšetkým:
- rieka Dyje, ktorá predstavuje pekný samostatný vodácky cieľ a dlhou trasou v oblasti česko-rakúskeho pohraničia
 - Baťov kanál, ako historické vodné dielo pre využitie vodnej dopravy
 - Rudava, nádherná riečka meandrujúca v borovicových lesoch Záhoria cez pieskové duny (Rudava je splaviteľná len v jarných mesiacoch)

Na splavy rieky Moravy po jej vtoku do Dunaja v Devíne je samozrejme možné nadviazať na riekú Dunaj a pokračovať v splavoch už v toku Dunaja.

Vhodné hydrologické podmienky a vodné stavy pre vodnú turistiku na Morave

Rieka Morava je pre malé bezmotorové športové a rekreačné plavidlá (kajaky a kanoe) splavné celoročne. Na rieke Morave sú časové obmedzenia splavov z hľadiska ochrany prírody predovšetkým na rakúskej strane, ako aj zamedzenie výstupu na breh v úsekoch v bezzásadových zónach na strane Slovenskej.

Z bezpečnostných dôvodov neodporúčame vodácke aktivity pri dosiahnutí stupňov povodňovej aktivity (informácie podľa aktuálneho hydrologického spravodajstva SHMÚ)

Spájanie cyklistiky a vodáckych aktivít na Morave.

Na rieke Morava je prevažne pokojný tok a mierne tečúca voda, čo je vhodné aj pre začiatočníkov i rodiny s deťmi. Zároveň sa tu nachádza kvalitná cyklocesta a čoskoro aj dva cyklomosty.

Príkladom cyklo-vodácko trasy je úsek Devín – Vysoká p. Morave a späť. Vodák môže na Devín prísť MHD, na bicykli, alebo autom. Bicykel je určený na cestu proti prúdu. Vo Vysokej p. Morave vymení bicykel za plavidlo a plaví sa po prúde naspäť na Devín. Pri tomto riešení, vlastnej lode a vlastného bicykla si musí vodák zabezpečiť dopravu, čo značí, že niekto musí lode na miesto štartu vodáckej túry doviesť a bicykle odviesť späť do jej cieľa.

Za účelom vylúčenia automobilov dopravy pri cyklo-vodáckych trasách už mnohí vodáci z miesta štartu na bicykli si ťahajú na špeciálnych kolieskach loď za sebou. Nevýhodou takéhoto riešenia je mať rozložiteľný, respektíve skladací bicykel, ktorý je možné dať (zbaľiť) do lode pri ceste späť.

Pri cyklo-vodáckych aktivitách by bolo ideálnym riešením prenájom lodí a bicyklov. To znamená umiestnenie výpožičných terminálov pre lode a bicykle. Boli by situované v miestach štartu. Napr. „cyklo-vodák“ by si požičal bicykel z terminálu v Devíne, odbicykloval by do Vysokej na Morave, kde by bicykel odovzdal a zobral by si loď, ktorú by odovzdal v Devíne...a vznikol by príklad udržateľnej formy takejto cyklo-vodáckej turistiky.

2.9 Vlastnícke pomery

Vlastnícke pomery výrazne ovplyvňujú možnosti zriadenia vodáckej infraštruktúry. V rámci spracovania štúdie uvádzame orientačne z dostupných zdrojov stručné údaje o vlastníckych vzťahoch v predmetných a riešených lokalitách.

Samozrejme, pred/pri spracovávaní projektov pre jednotlivé lokality bude potrebné vlastnícke pomery overiť zodpovedným geodetom a následne overiť aj ďalšie skutočnosti majetkových vzťahov, pretože mnohé pozemky môžu byť viazané nájomnými, alebo inými zmluvami pre tretie osoby.

Informačná tabuľka o pozemkoch z majetko-právneho hľadiska, na ktorých je navrhnutá infraštruktúra prístavísk a táborísk pre nemotorovú, športovú a rekreačnú plavbu, je spracovaná na základe údajov a informácií pochádzajúcich z elektronickej formy GKÚ nasledovne:

Lokalita	Parcela	Kataster registru	LV	Vlastník	Poznámka
Vysoká pri Morave	4934	C	1516	Slovenská republika	Pri Morave
Suchohrad	1596/1	E	975	Slovenská republika	Pri Morave
	1596/2		1034		
Gajary	14796/1	C	156	Slovenska republika	Pri Morave
	14796//2	E	156	Gajary	
Moravský Svätý Ján	7030	E	5330	Súkromní vlastníci	Pri Morave
	7188/3	E	5715	Slovenska republika	
Devín	2357/1	E	3082	SR-Slovenský vodohospodár. podnik	Pri nesprietochennom ramene Moravy
Devínska nová ves	5911/2	E	2237	Slovenska republika	Pri Morave

Informačná tabuľka o pozemkoch z majetko-právneho hľadiska, na ktorých je navrhnutá infraštruktúra prístavísk a táborísk pre nemotorovú rekreačnú plavbu. Informácie pochádzajú z údajov Nö atlas a od zástupcov riešených obcí Dolného Rakúska.

Lokalita	Parcela	Vlastník	Poznámka
Weiden an der March	301/1	Obec Weiden an der March	Pozemok pre kotvisko
Angern an der March	436/3	Obec Angern an der March	Pozemok pre táborisko
	415/3		Pozemok pre rampa
Dürnkrot	1300	Obec Dürnkrot	Pozemok pre táborisko
	1360	Súkromný vlastník	Pozemok pre rampu
Jedenspeigen	1515	Obec Jedenspeigen	Možný pozemok pre rampu
Drössing	1511	Gemeinde Drössing	Prístupová komunikácia
	862	Republick Österreich	Pozemok pre rampu
Hohenau an der March	2879/2	Obec Hohenau an der March	Pozemok pre kotvisko

3. DUNAJ

3.1 Východisková situácia

Rieka Dunaj sa v rámci tzv. regiónu Twin City (termín používaný pre spoločný región Viedne a Bratislavy, ktorý bol publikovaný v rozvojových dokumentov pre oblasť Viedne-STEP 2005 a STEP 2020 vydávanými viedenským magistrátom a ktorý sa dostáva čoraz viac do povedomia odbornej verejnosti) v okolí Bratislavy delí na 2 časti. Prvou časťou je tok rieky na rakúskom území od Viedne po rakúsko-slovenskú hranicu po mestskú časť Bratislavy Devín. Táto časť rieky na rakúskom území predstavuje z hľadiska rozvoja vodáckej turistiky územie s obmedzeniami vyplývajúcimi z charakteru ochrany územia.

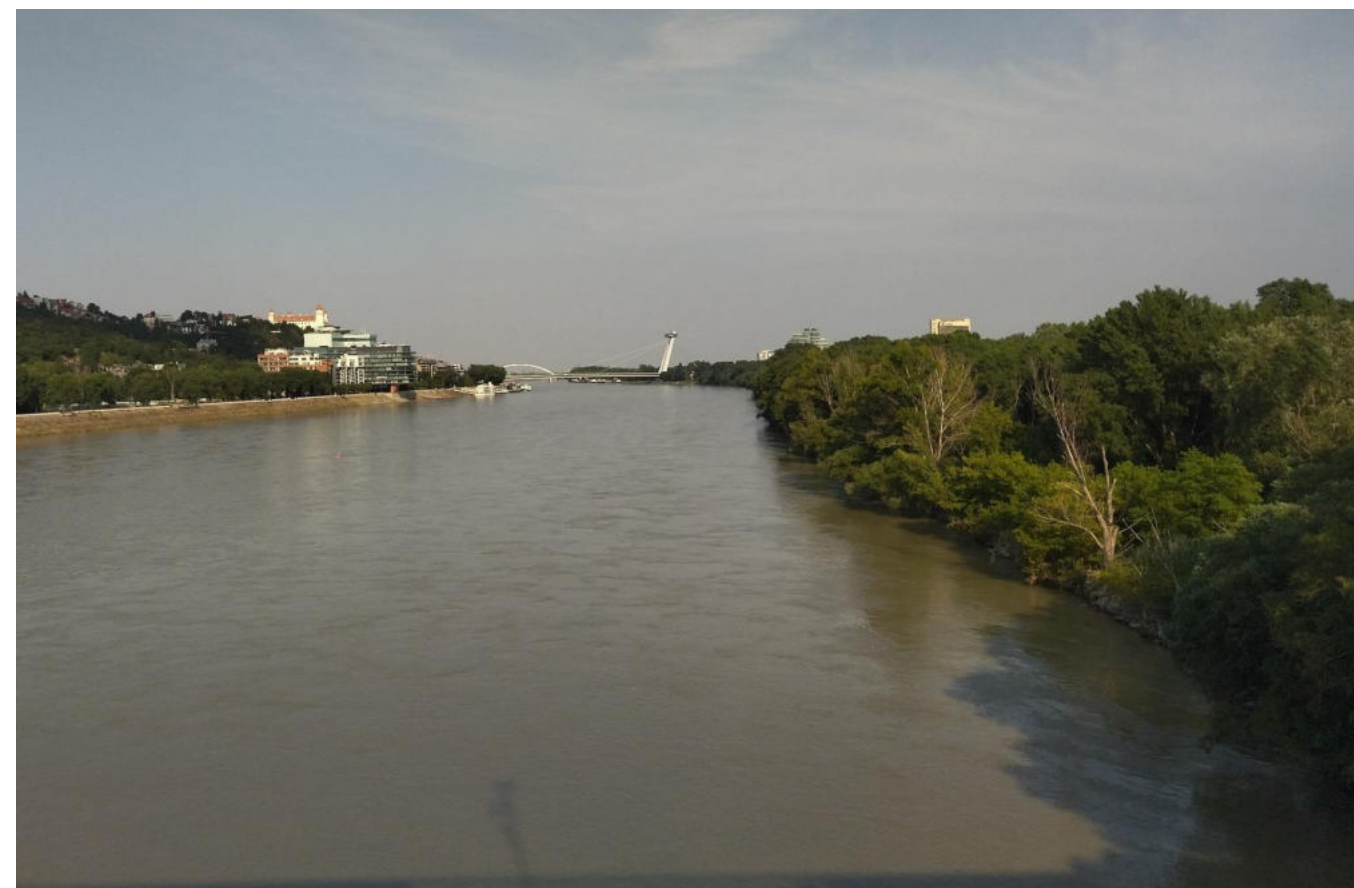
V prípade územia Národného parku Donau Auen sa jedná o prísne chránenú sústavu ramien s bohatým rastlinstvom a živočíštvom, ktorá patrí medzi najväčšie záplavové územia na Dunaji a celistvé mokradňové územie svojho druhu v strednej Európe. Práve pre tieto skutočnosti je vjazd do mnohých ramien v rámci tohto územia zakázaný a miesta určené pre prístaviská sú limitované a rakúska strana ich neplánuje rozširovať. Celkom a obsahom riešenia v povodí Dunaja je hlavne situácia týkajúca sa toku Dunaja na území Slovenskej republiky, keďže tento úsek predstavuje v rámci štúdie z hľadiska rozvoja vodnej turistiky popri rieke Morava ďalšie ťažiskové územie.



Obr.č.41. Pre sústavu ramien v národnom Parku Donau Auen platí vzhľadom k bohatstvu fauny a flóry najvyšší stupeň ochrany.

Slovenský tok Dunaja začína pri mestskej časti Bratislavy Devín a územie Bratislavy opúšťa pred vodným dielom Gabčíkovo. Spoločná slovensko-rakúska hranica sa tiahne od Devínu v dĺžke 7,5 km. Dunaj je na svojom toku v rámci Bratislavy charakteristický prítomnosťou viacerých chránených území a národných prírodných pamiatok vo svojom bezprostrednom okolí. Jednou z prvých situovaných na sútoku Dunaja a Moravy je

Národná prírodná pamiatka Devínska hradná skala. V jej tesnej blízkosti sa nachádza Národná prírodná rezervácia Devínska Kobyla. Iba asi 200 m juhovýchodne od Devínskej skaly sa rozprestiera Slovanský ostrov, prírodná rezervácia patriaca do mestskej časti Devín. Je to ostrov obkolesený Devínskym ramenom Dunaja na území ktorého platí najvyšší stupeň ochrany. V bezprostrednej blízkosti Slovanského ostrova sa tiahne po ľavom brehu ostrov Sihoť, ktorý bol pre výskyt vzácných lužných biotopov taktiež zaradený do európskej sústavy chránených území NATURA 2000 a to v kategóriách chránené vtáčie územie Dunajské luhy a územie celoeurópskeho významu Bratislavské luhy. Ostrov slúži pre svoje prirodzené filtračné prostredie už od roku 1886 ako vodný zdroj pre Bratislavu. Ostrov Sihoť je obkolesený hlavným tokom Dunaja a Karloveským ramenom, ktoré je zaujímavé tým že jedno z posledných dunajských ramien na Slovensku, ktoré prúdi a prirodzene reaguje na dynamiku Dunaja. Jeho špecifikom je najmä fakt, že sa jedná o plne prietochné rameno. Na miestach kde vyúsťuje Karloveské rameno v smere toku Dunaja, sa na druhej strane brehu nachádza ďalšia súčasť chráneného územia bratislavské luhy – Pečniansky les.



Obr.č.42. Pohľad na oblasť chráneného areálu Pečniansky les. (na obrázku v pravo)

Územie spadá pod mestskú časť Petržalka. Tok Dunaja sa v Bratislave presúva cez husto urbanizované mestské časti. Medzi mostami Apollo a Prístavným mostom je po pravom brehu Dunaja situovaný Soví les, ktorý je po Slovanskom ostrove, Sihoti, Pečnianskom lese, ďalšou, v poradí štvrtou časťou chráneného územia Bratislavské luhy. Za ním nasledujú Ovsíštské lúky, na ktoré nadväzuje posledná časť chránenej oblasti Dunajské luhy, ktorá sa nachádza v bezprostrednom kontakte rieky a to Starý háj. (súčasťou je aj šiesta časť -Chorvátske rameno, ktoré je situované mimo hlavného brehu a nie je s ním spojené) Jednou z úloh, ktoré rieši bratislavský magistrát v súčasnosti je ekologický rozvoj a spojenie spomínaných území pre lepšie využitie potenciálu prostredia a to

sa deje prostredníctvom iniciatívy Bratislavského dunajského parku, ktorý je osobitne zmienený v inej kapitole. Obdobne ako pri rieke Morava, ktorej územie prešlo v minulosti zmenami vyplývajúcimi z regulácie brehov, aj pri Dunaji boli pre potreby rozvoja priemyslu a ochrany pred povodňami brehy niekoľkokrát upravované. Aj keď stavebné práce nedosiahli mieru intenzity zmien toku koryta rieky ako v neďalekej Viedni, kde bolo realizované prerazenie nového toku rieky, boli na území Bratislavy realizované zmeny pre spevnenie brehov a vybudovali sa viaceré hrádze a protipovodňové opatrenia. Bratislavské aktivity ohľadom regulácie rieky sa spájajú s menom talianskeho inžiniera Enea Graziosa Lanfranconiho, ktorý sa aktívne venoval regulácii Dunaja. Napísal aj niekoľko vedeckých prác o regulácii Dunaja a povodniach. Vplyvom úpravy brehov prišlo k vzdutiu vodnej hladiny a následne k zanášaniam ramenných sústav. V súčasnosti management riečnej krajiny smeruje k návratu a podpore prirodzeného toku riek a práve využitie prírodných podmienok Dunaja sleduje aj spomínaná iniciatíva Bratislavského dunajského parku. Víziou je vytvoriť v Bratislave jedinečné a rozsiahle územie pri rieke s estetickými prírodnými a prírode blízkymi brehmi na miestach kde to umožňujú morfológické a hydraulické podmienky a niekoľko ramien prepojených s hlavným tokom Dunaja. Iniciatíva Life+ pri Morave a Bratislavského dunajského parku v prípade Dunaja sú ťažiskové aktivity na podporu vodáckej turistiky v regióne.

3.2 Geografické vymedzenia a kultúrne špecifiká rieky Dunaj na slovenskom území

Geografické vymedzenie priestoru Dunaja v regióne Bratislavy spomínané v predchádzajúcej kapitole a jeho prírodné vzácne danosti sú živnou pôdou pre vznik vodáckych aktivít v meste. Bratislava ako bývalé multikultúrne mesto zložené z prevažujúcich 3 národnostných skupín – slovenskej, nemeckej a maďarskej bolo známe aj hojnosťou športovo- rekreačných aktivít. Na význam a postavenie veslárskych aktivít v meste poukazoval aj fakt, že zdravá konkurencia medzi národnostnými skupinami viedla k vybudovaniu samostatných veslárskych klubov – slovenského, nemeckého a maďarského a to v priamo v centrálnej oblasti na pravom brehu Dunaja oproti hradnému kopcu. Dôležitosť akej sa veslárstvu v meste dostávalo, sa odrážala aj v pokrokovosti architektúry veslárskych klubov. Slovenský aj nemecký veslársky klub navrhli architekti zvukných mien Emil Belluš a Josef Konrad v pokrokovom a modernom funkcionalistickom štýle. Jedine najstaršia budova bratislavského veslárskeho spolku (Poszonyi Hajósegylet) z roku 1986, ktorá stála na mieste súčasného mosta SNP rovnako na pravom brehu Dunaja bola navrhnutá v konzervatívnom romantizujúcom neogotickom štýle. Spolok založilo niekoľko mladých nadšencov z radov magnátov, prešporských študentov práva v roku 1862. Ďalší z radu bratislavských vodáckych klubov bol vodácky Klub Dunajčiek založený v roku 1924 stredoškolským profesorom Stránskym so svojimi mladými žiakmi ako 2. oddiel vodných skautov – názov Dunajčiek prijal až neskôr. Na rast záujmu o športovo- rekreačné aktivity nadviazali v roku 1931 už spomínané 2 avantgardné veslárske kluby- slovenský a nemecký. Tradícia veslárskych klubov pokračovala v roku 1933 založenom vodáckom klube Dunajklub, pričom trampí, ktorí tento klub založili si postavili aj lodenicu na Lide pri Ovsíštskom ramene, poniže kúpaliska, kde mal svoju lodenicu aj Dunajčiek. V Karloveskom ramene vyrástla v roku 1934 lodenica Kajak Klub Pressburg (KKP), založeného roku 1932. V nasledujúcom roku 1935 bola vedľa nej vybudovaná zásluhou osobností prevažne z univerzitného prostredia krásna lodenica Klubu slovenských turistov a lyžiarov (KSTL) a vznikol vodácky klub Vodáci KSTL, dnešný Tatran.

Totalitné režimy, i keď podporovali masové športy vrátane vodáctva, nepriali turistickým podmienkam pre vodákov. Obdobie 2. Svetovej vojny znamenalo stratu petržalského brehu a tamojších lodení, z ktorých niektoré boli aj zničené. V Karloveskom ramene i priamo na hlavnom toku Dunaja boli uplatnené viaceré obmedzenia. Celkovo bol v tých časoch obmedzený prístup k vode v hraničnom pásme pri hranici s Rakúskom. To pre vodákov znamenalo stratu Devína a prakticky celej rieky Moravy, veľkej časti Karloveského ramena a

ramena Pečňa.

V druhej polovici 20. storočia boli vodácke kluby a ich aktivity sústredené v lokalitách: Karloveské rameno, Aušpic, Lido a Vlčie hrdlo. Pri stavbe Mosta SNP bola zbúraná historická budova veslárskeho spolku a skvostná budova bývalého nemeckého veslárskeho klubu prestala slúžiť svojmu účelu a neslúži dodnes. Ako náhrada boli pri Lide vybudované dve nové lodenice, kam sa presťahovala časť činnosti vodákov od Mosta SNP. Necitlivé postupy pri úprave Dunaja, ramennej sústave na starane Petržalky priniesli zničenie Pečnianskeho ramena, Lida, Ovsíštského ramena, ramená Starohájske a Biskupské stratili prepojenie s Dunajom, čo znamenalo pre vodákov ďalšie zredukovanie „životného“ priestoru.

Necitlivosť v rozhodovacích procesoch ohľadom toku Dunaja v 2. polovici 20. storočia spôsobili zhoršenie podmienok aj na základe protipovodňových úprav v 50. a 60. rokoch. Priniesli obmedzenia pre rozvoj rekreačno- vodáckych aktivít na Dunaji, ktoré boli završené výstavbou vodného diela Gabčíkovo. Žiaľ, dôsledky pociťujeme dodnes a ani dnešný prístup nie je vždy pre riešenie rozvoja vodáctva progresívny.

Je preto vynikajúce, že po rokoch neriešenia podmienok pre rozvoj vodáckej turistiky a po rokoch stagnácie prichádzajú iniciatívy ako už spomínaný **Bratislavský Dunajský park** (kapitola 3.8 a obr.č 71. a 72.), ktorých vízia je opäť využiť potenciál rieky v jej čo možno najpôvodnejšom prírodnom prostredí a vrátiť historicky podmienenú kvalitu vzťahu „rieka a mesto“ do života Bratislavčanov i všetkých ľudí prechádzajúcich našim mestom po rieke Dunaj. Nie je to krátka a ani jednoduchá cesta, ale práve aj riešenie tejto štúdie by malo napomôcť k plnohodnotnému návratu rekreačných činností na brehy Dunaja a využiť obrovský potenciál tohto európskeho veľtoku.

3.3 Existujúce miesta vodáckych nástupných miest v Bratislave

a. Rakúska časť Dunaja.

Rakúska časť Dunaja v tejto štúdií je riešená obsahovo ako popis jednotlivých určených lokalít. Základnou charakteristikou týchto lokalít je, že sú dobre dopravne prístupné, sú poprepájané cyklotrasami a lokality sú situované na území národného parku Donau-Auen s vysokým stupňom ochrany.

Podmienky pre vodácku turistiku sú určené. Pristávať sa dá len v ďalej vymenovaných určených miestach a po celej brehovej čiare na oboch stranách Dunaja sú chránené štrkové pláže, na ktoré sa nemá vystupovať. Túto skutočnosť musia akceptovať aj vodáci.

Stavebnými zásahmi do regulácií rieky Dunaj na rakúskom území a predovšetkým výstavbou vodných elektrární v 20. storočí štrkové pláže nielen zanikli, ale priehrady zabránili aj transportu štrku, takže štrkové pláže na Dunaji v rakúskom území predstavujú už len cca 10% dĺžky brehov Dunaja a tým sú už obmedzené životné podmienky niektorých druhov vtáctva naviazaných na hniezdenie v takýchto brehových reliéfoch.

V minulosti aj v tomto regióne bola plánovaná výstavba priehrady (zvyšky už prevedených hrádzi vidno dodnes), no predovšetkým na základe masívneho odporu ochranárskych združení bolo od výstavby upustené a podarilo sa pre dnešok zachrániť toto prostredie lužných lesov nachádzajúce sa pred prielomom Dunaja cez Moravskú bránu pri Devíne, ktoré je na rakúskom území v toku Dunaja jedinečné.

Orth an der Donau rkm 1901,9

Predmetné miesto v katastri obce Orth an der Donau sa nachádza priamo na brehu Dunaja. Predmetná lokalita je dostupná motorovými vozidlami. Na mieste sa nachádzajú reštauračné zariadenia, ihriská, lavičky, parkovisko a prevádzka lodnej dopravy medzi obcami Ort an der Donau a Haslau. Z hľadiska vybavenia infraštruktúry pre nemotorovú lodnú dopravu sa na mieste nachádza rampa a móla. Predstavuje výborné miesto so zabezpečenou infraštruktúrou pre nástup na jednoduchý splav Dunaja do Bratislavy. Lokalita predstavuje aj potencionálne miesto na vybudovanie vodáckeho tábora na možnom podobnom prevádzkovom princípe, ako v lokalite Stopfenreuth.

Stopfenreuth rkm 1887,0

V rámci obce Stopfenreuth sa nachádza pri brehu Dunaja kemping, prístavisko pre motorvé člny s mólami a pontónmi. Samotná obec je vzdialená od predmetného miesta 1,2 km, na okraji ktorej sa nachádza reštaurácia. Na danom mieste sa nachádza aj stavba s vyhlídkovou terasou. Na tejto lokalite je možné krátkodobé táborenie, postaviť stan a prenocovať. Sú tu výborné miesta hlavne pri nižších stavoch vody a odkrytých štrkových plážach a štrkových ostrovoch na kúpanie.

Bad-Deutsch Altenburg rkm 1887

Lokalita prístavu sa nachádza v obci Bad-Deutsch Altenburg. Miesto sa využíva neoficiálne ako kotvisko pre nemotorovú dopravu. V blízkosti sa nachádza park s múzeom, parkovisko, lavičky, hotel a taktiež je tu areál pre správcu toku Via Donau. Existujúce úpravy brehov umožňujú pristávanie bezmotorových a športových plavidiel.

Hainburg an der Donau rkm 1884

Lokalita prístavu sa nachádza na okraji obce, kde je umiestnený prístav a aj rampa pre prístup vozidiel priamo k vode. V danej lokalite sa nachádzajú dva vodácke kluby a miesto je známe dvoma nábrežnými reštauráciami, (výletná reštaurácia a hotel), ktoré vodáci často a s obľubou navštevujú. Hainburg an der Donau je často využívaný ako nástupné miesto pre poldňové splavy smerom do Bratislavy.

Nad Hainburgom bola prevedená pre vodákov príkladná revitalizácia a sprietočnenie zaniknutého ramena

Dunaja, Johler Arm, cez ktoré sa trasujú väčšinou vodácke akcie.

Simmerig-Freudenau rkm 15.8 Viedenského dunajského kanála (Wiener Donaukanal), na úrovni rkm 1920.7 v kilometráži Dunaja.

Vymenované lokality hore v texte sa nachádzajú za mestom Viedeň. V samotnej Viedni nie je vždy jednoduché nájsť miesto pre nástup na vodu pre bezmotorové plavidlá. Ako nástupné miesto s používa lokalita v blízkosti Freudenauerského mosta a blízkeho železničného mosta križujúcich koniec ulice Semmeringer Lände. Pod železničným mostom kúsok po prúde na vonkajšej strane zatáčky cyklotrasy je lúka, ktorú je možné použiť na manipuláciu s plavidlami.

Samotný nástup na vodu komplikujú v súčasnosti sypané balvany, ktorými je upravený breh. Práve táto lokalita sa javí ako vhodná predovšetkým dobrým prístupom pre motorové vozidlá a prítomnosťou cyklotrasy pre úpravu brehu, ako nástupného miesta aj s možnosťou vybudovania prístrešku, stolov v kombinácii s využitím aj pre cyklistov a zabezpečiť tak oficiálne prístavisko pre vodákov aj v oblasti Viedne.

b. Slovenská časť Dunaja.

Slovenská časť Dunaja je obsahovo riešená v tejto štúdií od prielomu Dunaja cez Moravskú bránu, kde začínala jedinečná vnútrozemská delta Dunaja po priečnu stavbu Čunovo, ktorá je súčasťou vodného diela Gabčíkovo. Dunaj je v tejto trase viac či menej súčasťou urbanistického prostredia mesta Bratislavy a preto sú v tejto štúdií riešené a hodnotené vodácke lokality aj v návaznosti na toto mestské a prímestské prostredie.

Predmetné lokality majú väčšinou výbornú prístupnosť autom, MHD, sú v blízkosti cyklistických chodníkov a ciest a často sú súčasťou jednotlivých vodáckych klubov, alebo klubmi využívané miesta a územia.

Pri vstupe do tohto priestoru na Dunaji pre zahraničných vodákov pri Devíne je často riešená a na celom hodnotenom úseku toku dnes nedoriešená otázka: "...kde sa dá prenocovať (rozumej: táboriť) ". Preto je pri riešení obsahu tejto štúdie venovaný význam polohe potenciálnych i existujúcich táborísk.

Devín, rkm 1880

Predmetné miesto sa nachádza na sútoku Dunaja a Moravy, a v tejto štúdií bolo obsahovo priradené k časti Morava.



Obr.č.43. Ortofotografická mapa miesta Devín.

Karloveské rameno, rkm 1871,75

V dolnej časti Karloveského ramena, na ľavom brehu Dunaja, sa nachádzajú areály vodáckych lodeníc a sídli tu viacero vodáckych klubov. Tieto kluby majú pri lodeniciach miesta nástupu na vodu. Nástupný drevený chodník pri lodenici KVŠ. Neďaleko vody je parkovisko a možnosť naložiť a vyložiť člny. Nástupný drevený chodník bol postavený z verejných zdrojov. Miesto je vhodné aj pre verejnosť.



Obr.č.44. Verejne prístupný drevený vodácky chodník pri lodenici KVŠ v Karloveskom ramene.

Nástupné pontóny pri lodeniciach KKKV (Vinohrady) a Tatran. Pontóny sú určené pre členov vodáckych klubov. Pri lodeniciach, v blízkosti populárneho bufetu Mark Twain je malé miesto na zaparkovanie a zloženie, či naloženie lodí. Toto miesto nie je pre účely verejného využitia príliš vhodné.



Obr.č.45. Nástupný pontón vodáckeho klubu KKKV v Karloveskom ramene.



Obr.č.46. Nástupné schody a pontón vodáckeho klubu TATRAN v Karloveskom ramene.

Nástupná rampa a schody pri lodenici Univerzity Komenského vo vyústení Karloveského ramena. K lodenici UK je možný prístup autom a možnosť priviezť a odviezť lode. Nástupné schody boli vybudované z verejných zdrojov. Miesto je vhodné pre verejné použitie. Nedá sa ale nepoznamenať: ...nedávno budované schody pri nízkom stave Dunaja nedosahujú hladinu.

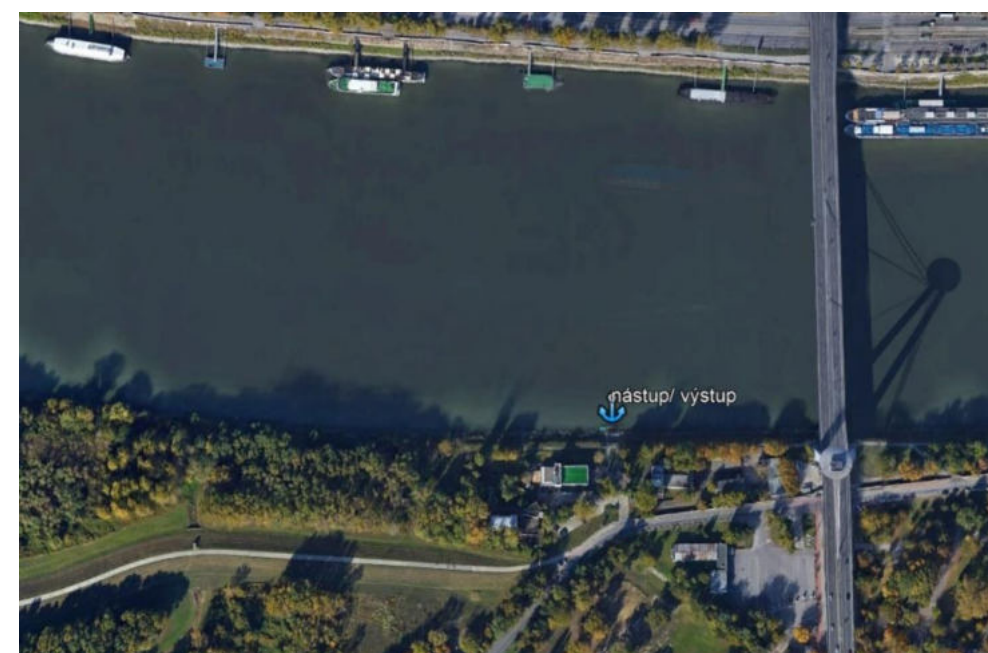


Obr.č.47.a 48. Verejne prístupné schody pri lodenici Univerzity Komenského v ústí Karloveského ramena.



Obr. č. 49. Ortofotografická mapa miesta Karloveské rameno.

pre vodákov, nečlenov klubu, je tolerované, ale pre verejné použitie nie je vhodné. V neprítomnosti členov klubu nie je z pontónu prístup k parkovisku. Pri pontóne je silný prúd a pristávanie nie je vhodné pre začiatočníkov.



Obr.č.51. Ortofotografická mapa miesta Aušpic.

Aušpic, rkm 1869,2



Obr.č.50. Nástupný pontón Slovenského veslárskeho klubu v Aušpici.

Na pravom brehu Dunaja, v lokalite Aušpic v blízkosti Mosta SNP sa nachádza lodenica Slovenského veslárskeho klubu (SVK), ktorý má na Dunaji pontón na nastupovanie. Príjazd autom k lodenici je možný. Príležitostné použitie

Lido, rkm 1867,6



Obr.č.52. Jestvujúca rampa v lokalite Lido.

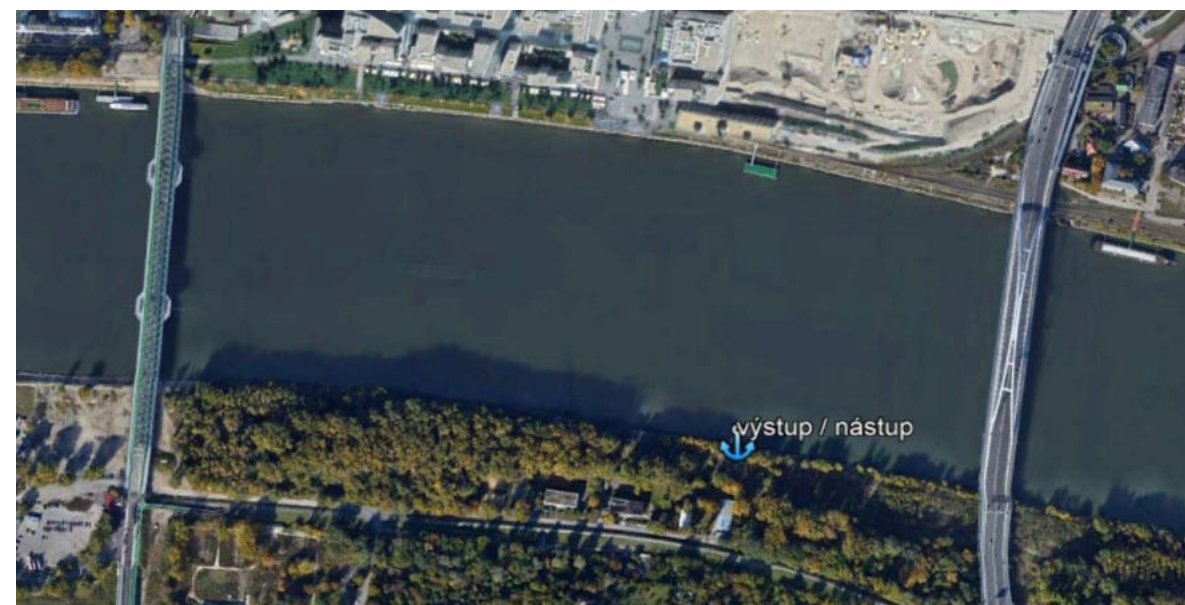
Na pravom brehu Dunaja Medzi Starým mostom a Mostom Apollo sú 3 lodenice vodáckych klubov. Pred lodenicou Dunajčik sú oceľové schody na nastupovanie a vystupovanie vodákov, aj betónová rampa vhodná tiež na spúšťanie motorových člnov na vodu. Prístup k rampe je nespevnenou cestou. Betónová rampa bola vybudovaná v minulom storočí z prostriedkov Klubu slovenských turistov pre medzinárodnú turistickú plavbu TID. Verejné používanie rampy je možné, využívajú ju aj záchranné zložky.



Obr. č.53. Verejne prístupná rampa na Lide pod vodáckym klubom Dunajčik a klubové schody s tolerovaným používaním pre vodákov.



Obr.č.54. V rovnakej lokalite sa nachádza aj nástupný pontón vodáckeho klubu Dunajklub.



Obr.č.55. Ortofotografická mapa miesta Lido.

Vlčie hrdlo, rkm 1865, resp. 1864,7

Na ľavom brehu Dunaja v oblasti Vlčie hrdlo sa nachádzajú možné nástupné a výstupné body v prístavných bazénoch. V prístavnom bazéne opravovne lodí je oficiálne zakázaná športová a rekreačná plavba, avšak nachádza sa tu športová vodácka lodenica AŠK INTER. Zákaz vjazdu sa týka predovšetkým motorových člnov, zatiaľ čo tréningová činnosť vodáckeho klubu sa tu toleruje. Pred lodenicou Interu je možné nastúpenie a vystúpenie kajakov a kanoe, potrebné je však vynášanie po strmých vysokých schodoch. Možný je prístup autom, aj možnosť parkovania neďaleko schodov. Verejné použitie je možné, avšak nie ideálne, vzhľadom na oficiálny zákaz športovej a rekreačnej plavby v prístavnom bazéne. Pri vjazde, či výjazde z prístavu na hlavný tok Dunaja, je potrebné rátať s prúdovým rozhraním, ktorého prejazd sa neodporúča pre začiatočníkov bez inštruktora.

V rovnakej lokalite je k dispozícii aj ďalšie nástupné/ výstupné miesto. Približne 300 m smerom po prúde sa nachádza ďalší bazén, označený ako IV. Bazén. V tomto bazéne sa nachádza marína. Pri vjazde do bazéna sú kamenné schody. Možný je príjazd autom, aj parkovanie pri schodoch. Verejné využívanie nástupného miesta je možné.

Pri vjazde, či výjazde z maríny na hlavný tok Dunaja, je potrebné rátať s prúdovým rozhraním, ktorého prejazd sa neodporúča pre začiatočníkov bez inštruktora.



Obr.č.56. Strmé vysoké schody pred vodáckou lodenicou INTER v prístavnom bazéne vo Vlčom Hrdle.



Obr.č.57. a 58. Pohľad na vstup do prístaviska Marína.



Obr.č.59. Ortofotografická mapa miesta Vlčie hrdlo.

Jarovecké rameno, rkm 1859

Vystupovanie a nastupovanie vodákov v Jaroveckom ramene je možné pod hrádzou za bufetom Viza. Prístup autom je možný iba cez zónu, do ktorej je bez povolenia zakázaný vjazd, ale pre dopravu lodí je to tolerované. Vzhľadom na nedostatočne regulované šírenie hausbótov je dlhodobá prístupnosť brehu na posledných voľných miestach otázna.



Obr.č.60.a 61. Zatiaľ prístupný breh pod hrádzou pri bufete Viza v Jaroveckom ramene.



Obr.č.62. Ortofotografická mapa miesta Jarovecké rameno.

Čunovo, Danubiana, rkm 1851,5

Na stupni Čunovo, smerom po prúde od galérie Danubiana, je asfaltová rampa na spúšťanie motorových člnov na vodu, vhodná aj ako miesto vystupovania a nastupovania kajakov a kanoe. Možné je verejné používanie. Dobrý prístup autom, možnosť parkovania. No tomto mieste je možné aj prenášanie kajakov a kanoe zo zdrže Hrušov do starého koryta Dunaja.



Obr.č.63. Verejne prístupná rampa pri galérii Danubiana v Čunove.



Obr.č.64. Ortofotografická mapa nástupných a výstupných miest pri Čunove a Hamuliakove.

Hamuliakovo, pkm 36,5

Na ľavom brehu zdrže Hrušov, približne oproti Čunovu sa nachádza obec Hamuliakovo. V rámci zadania úseku Dunaja po Čunovo sme toto miesto ešte pridali riešenia tejto štúdie. Vystúpenie/ nastúpenie a vykladanie kajakov a kanoe je možné na štrkovom plážovom brehu. Hneď za hrádzou zdrže je prístupová cesta a parkovisko. Verejné použitie je možné.

3.4 Návrh vhodných miest na zriadenie vodáckych prístavísk a táborísk na Dunaji v oblasti Bratislavy

Na úseku Dunaja v oblasti Bratislavy navrhujeme viacero malých táborísk, aj podľa komentára v úvode kapitoly a kempingov s obmedzenou kapacitou, pre mäkké formy rekreácie a oddychu pri rieke.

3.4.1 Lokalita Devín, rkm 1880 - ľavý breh

Lokalita Devín je podrobne popísaná v časti tejto štúdie pre rieku Morava, nakoľko výstupová a nástupná hrana je ešte na brehu rieky Moravy.

3.4.2 Lokalita Devín - kameňolom, rkm 1876,5 - ľavý breh

Devín kameňolom: Je to lokalita aj v súčasnosti neoficiálne využívaná na rekreáciu pri vode. Dopravný prístup má zo strany Devínskej cesty, ktorý je v súčasnosti zahradený závorou, no peší turisti prichádzajú na koniec tejto pražskej komunikácie ústiacej do malej zátoky na ľavej strane začiatku Karloveského ramena. Pobrežie zátoky je tvorené piesčito-hlinitou plážou a na mierne vyššom brehu sa nachádza náletový lužný les s častí aj trávnatým porastom. V súčasnosti je tam niekoľko ohnísk a lokalitu pre plytkú vodu pri brehu využívajú hlavne v letnom období rodiny s deťmi. Lokalita je vhodná aj na zriadenie vodáckeho prístaviska a táboriska, ktoré by mohlo byť aj súčasťou možnej rekreačnej zóny v tejto časti oblasti kameňolomu.

3.4.3 Lokalita Aušpic – vodácke táborisko, rkm 1869,5 - pravý breh

V lokalite Aušpic, pri lodenici Slovenského veslárskeho klubu (SVK) navrhujeme vytvoriť malé vodácke táborisko v mieste bývalého ústia ramena Pečňa. Potrebná je jednoduchá úprava brehu a parková úprava vegetácie. Zázemie je možné v lodenici SVK. Pozemok je vo vlastníctve štátu. Prístup autom je možný iba na parkovisko pred lodenicou SVK, nie až k táborisku. Blízko je do centra mesta a miesto má dobrú dostupnosť na hromadnú dopravu.



Obr.č.65. Ortofotografická mapa miesta Aušpic.

3.4.4 Lokalita Lido – vodácky kemping, rkm 1867,5 - pravý breh

V lokalite Lido, v blízkosti vodáckych lodeníc, navrhujeme vytvoriť vodácky kemping s multifunkčným miestom pre nastupovanie a vystupovanie vodákov, s možnosťou spúšťania člnov na vodu. Možnosť prístupu autom. Blízko je do centra mesta a aj na hromadnú dopravu. V rámci Bratislavského dunajského parku (BDP) sa v tejto lokalite počíta s obnovou plážového brehu a neďalekého Ovsíškého ramena Dunaja.



Obr.č.66. Ortofotografická mapa miesta Lido

3.4.5 Lokalita Ovsíšte – tolerované táborenie, rkm 1864,5 - pravý breh



Obr.č.67. Ovsíšké lúky sú obľúbené medzi obyvateľmi neďalekej Petržalky

V lokalite Ovsíšte, medzi chránenými územiami Soví les s Starý háj, na plážovom brehu, je tolerované táborenie s prenocovaním malej skupinky. Predmetné miesto je navrhnuté na pozemku vo vlastníctve Slovenskej republiky a hl. mesta Bratislava. Táborisko a prístavisko je dostupné pešou aj automobilovou dopravou z hrádze po nespevnenej komunikácii. V danej lokalite sa nenachádzajú žiadne prvky infraštruktúry pre táborisko a prístavisko. Terén navrhovaného miesta je prevažne rovinatý, čiastočne zatravnovaný s výskytom nízkeho a vysokého porastu a mierne vyvýšený nad riekou Dunaj. V okolí 1 km sa nachádzajú potraviny, zastávky MHD, cyklotrasa a gastronomické prevádzky. Územie sa nachádza v záplavovom území.

Ako zázemie pre táborisko a prístavisko navrhujeme vybudovanie rampy pre účely nemotorovej vodnej turistiky, vymedziť miesto pre kempovanie s ohniskom a označenie areálu informačnou tabuľou a kilometrovníkom. Navrhovaný areál môže slúžiť pre záchranné zložky (HaZZ, DHZ a iné) správcu toku a taktiež ho môže využiť aj verejnosť na prechádzky pri Dunaji.



Obr.č.68. Ortofotografická mapa miesta Ovsšte.

3.4.6 Lokalita Biskupické luhy – zriadenie miesta výstupu a nástupu, rkm 1862,8 - ľavý breh



Obr.č.69.a 70. Lokalita Biskupské Luhy.

V lokalite Biskupické luhy navrhujeme zriadenie/ obnovu miesta pre nastupovanie a vystupovanie a spúšťanie člnov na vodu. Potrebná je úprava brehu. Súčasný kamenný opevnenie brehu nastupovanie a vystupovanie vodákov a spúšťanie člnov na vodu neumožňuje. Na tomto mieste bola rampa na spúšťanie člnov, ale pri necitlivej úprave brehu bola zničená.

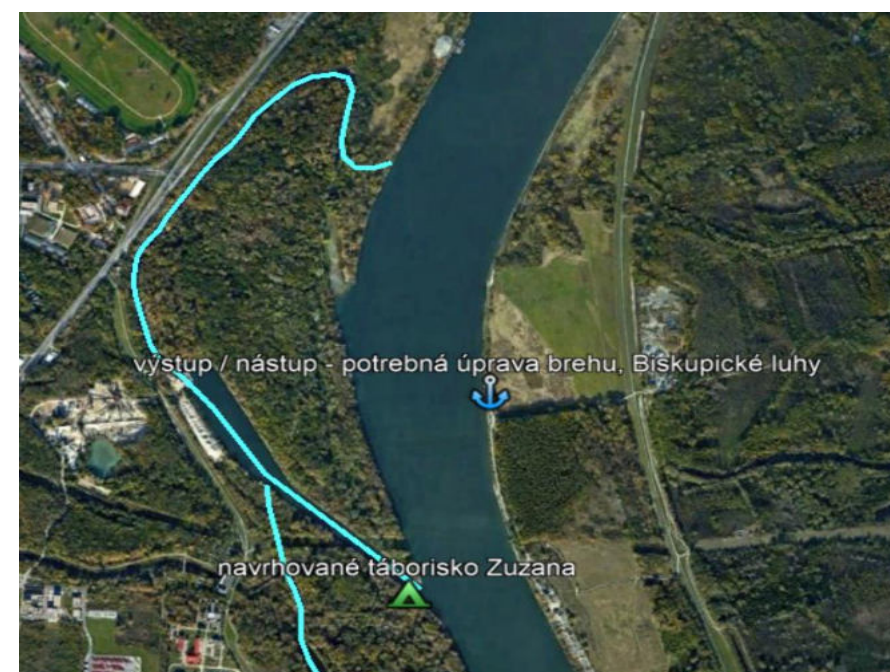
3.4.7 Lokalita Zuzana – vodácke táborisko, rkm 1861,1 - pravý breh

Rameno Zuzana je situované na pravom brehu Dunaja v k.ú. Petržalka. Navrhované miesto je rovinaté a pokryté prevažne vysokým porastom. Pozemky pre vybudovanie prístaviska a táboriska sú vo vlastníctve Slovenskej republiky. Na predmetnom mieste nie je vybudovaná žiadna infraštruktúra pre nemotorovú vodnú turistiku. Nachádza sa tu len ohnisko. Miesto je označené aj ako rybársky revír. Navrhovaná lokalita nie je prístupná pre automobilovou dopravu s výnimkou pre vozidlá dopravnej obsluhy a SVP. K miestu vedie nespevnená komunikácia. V okolí 1 km sú gastronomické prevádzky, zastávka MHD, cyklotrasa.

Pri vjazde do zátoky/ prístavu Zuzana, čo je zároveň vyústenie Starohájskeho ramena, navrhujeme zrevitalizovať jestvujúce ohnisko, vybudovať molo určené pre potreby vodnej nemotorovej turistiky. Miesto označiť informačnou tabuľou a kilometrovníkom. Navrhované prístavisko bude naďalej slúžiť SVP a záchranným zložkám.



Obr.č.71. Možné miesto pre navrhované prístavisko a táborisko v rámci lokality ramena Zuzana



Obr.č.72. Ortofotografická mapa miesta ramena Zuzana

3.4.8 Lokalita pri Zemníku, rkm 1861,4 - pravý breh



Obr. č.73. Pohľad na lokalitu pri Zemníku (Foto: Google Streetview)

V lokalite pri Zemníku navrhujeme úpravu brehu a vybudovanie miesta na nastupovanie a vystupovanie, pre možnosť prenášania kajakov, kanoe, SUP, medzi Dunajom a Zemníkom.



Obr.č. 74. Ortofotografická mapa miesta ramena Zemník

3.4.9 Lokalita Gajc, táborisko/ kemping, Na Špici, rkm 1858 - ľavý breh

Na ľavom brehu Dunaja v lokalite Gajc navrhujeme (aj vodácke) táborisko. V súčasnosti je to hlavne lokalita Na Špici, čo predstavuje len malú časť tohto perspektívneho územia. Tomuto táborisku chceme venovať osobitnú pozornosť v našom návrhu. Osobitnú pozornosť z hľadiska polohy, významu, veľkosti a osobitnú pozornosť z hľadiska klientely. Nemá to byť len pre vodákov, ale širokú verejnosť túžiacu stráviť svoj voľný čas voľným stanovaním (teda skoro) v prírode lužných lesov a Dunaja s možnosťou vodnej turistiky, zakladania ohňa, kúpanie sa na štrkových plážach, pozorovanie vodného vtáctva, chytania rýb...vytvoriť niečo, čo Bratislava a ani Bratislavčania nemajú. Jednoducho VEREJNÉ TÁBORISKO - GAJC. Náročky nepoužívame slovo kemping. Bol by bez áut. Pozemok pre navrhované táborisko sa nachádza vo vlastníctve Slovenského vodohospodárskeho podniku.

Prístup k predmetnému miestu je možný po nespevnenej komunikácii. Predmetné miesto je pokryté vysokou zeleňou lužného lesa. Miesto je aj teraz vhodné, využívané a obľúbené na táborenie trampov, vodákov a rybárov. V súčasnosti sa tu nachádzajú nepovolené maringotky a chatky. V území je táto „rekreačná“ činnosť neriadená, dostupná motorovými vozidlami a autami „až kolesami do vody“, v území sú rôzne budy, pontóny postavené na čierno...atď. Stav „turistiky“ v lokalite sa dá nazvať slovami: DIVOKÝ, NERIADENÝ, NEPOVOLENÝ...



Obr.č.75. Miesto v rámci lokality na špici na Gajci pre možné vybudovanie prístaviska a táboriska.

Toto miesto je od Bratislavy nie veľmi vzdialené. Lokalitu GAJC navrhujeme poňať komplexnejšie a multifunkčnejšie a ako sme už spomínali, nie len pre vodákov. Je to obľúbená oblasť ľudí vyhľadávajúcich pobyt v prírode v naviazanosti na riečny tok Dunaja., no poskytnúť v danej oblasti možnosť táborenia pre všetkých záujemcov. Voľnosť táborenia by mala ostať po úpravách a určení riadenia i prevádzky zachovalá. Systém riadenia by samozrejme vyžadoval aj riešenie správy celého územia, včítane táboriska a aj výber poplatkov za táborenie.

- Táborisko navrhujeme riešiť prakticky v celej ploche lužného lesa, od Biskupickej zátoky až po Baldejskú zátoku. Včítane štrkových nespevných ciest po jeho území pre peších a cyklistov.
- Tieto zátoky ešte spojiť prebágrovaním a oddeliť územie od hrádze obnoveným riečnym ramenom so stálou výškou hladiny popri hrádzi tak aby bolo nepriechné pre motorové vozidlá.
- Vznikne ostrov GAJC
- Zriadiť premostením novootvoreného riečneho ramena jediný možný a riadený vstup do územia.
- Pred vstupom zriadiť záchytné parkovisko pre autá. Do daného územia by mali vstup len vozidlá údržby a záchranných zložiek po upravených nespevných cestách. Samozrejme vodáci, turisti a cyklisti.

- f. Celé územie by bolo táborisko s vybudovanými jednoduchými sociálnymi zariadeniami (asi v dvoch centrách) , s riadenými ohniskami, s upravenými brehmi, nahradením (aspoň čiastočne) lomového kameňa štrkovými plážami na brehu Dunaja a pod.
- g. Doprava kempingového materiálu pre nevodákov, teda príchodších po súši od záchytného parkoviska by bolo možné riešiť vypožičanými kárami.
- h. Zriadenie prístavného pontónu pre pristávanie osobné lode možno aj pre BLD (rozumej vysnívanú „Bratislavskú lodnú dopravu“, niečo ako riečna MHD od Devína po Čunovo...ale to je už iná téma)
- i. V menšej lokalite Gajcu Na Špici rezervovať plochu pre vodákov a vybudovať vodácku infraštruktúru i prístavaciu rampu.
- j. Orientovať vodácke aktivity na rieku Dunaj tak, aby ochrana vtáčieho územia Baldejskej zátoky i celého CHU nebola činnosťou turistov ohrozená a aj stanoviť zvláštny režim a časové obmedzenia napr. v čase hniezdenia vodného vtáctva.

Takýmto systémom sme sa inšpirovali táboriskom na hornom konci ostrova Svätý Ondrej (Szentendresziget nad Budapešťou) na jeho hornom konci pri obci Kisoroszi, ktorý je obľúbeným a nádherným táboriskom na Dunaji vyhľadávaný aj turistami, cyklistami, motoristami a inými ľuďmi mimo vodáckej komunity a je riešený a organizovaný podľa hore popísaných bodov.

Posledný bod (i) týkajúci sa oddelenia táboriska pri vode v lokalite Na Špici a ponechania miesta na táborenie len pre vodákov sme zase zažili na Augustowských jazerách v Poľsku, kde správca táboriska dohliadal, aby kus pobrežnej čiary v táborisku neobsadili „suchozemci“, ale aby práve breh, na ktorom vystupujú „polsky kajakarzy“ ostal na táborenie len pre nich.

Z hľadiska zníženia stavebných nákladov ani na splnenie bodov ohľadom obnovenia ramena a vzniku ostrova (b,c) existuje riešenie. Vybagrovaný materiál by sa ukladal k hrádzi, použil by sa na jej rozšírenie, prípadne vytvorenie jej nižšieho stupňa. Je to práca pre jeden bager a to v dosahu jeho ramena a lyžice, bez odvozu zeminy. Ostatne na mieste. A vzniká nielen prírodné oddelenie a ochrana Gajcu nielen pred nedisciplinovanými ľuďmi, ale aj pred túlavými mačkami (ochranári vedia, aké narobia škody v hniezdiskách) ale i nový a atraktívny priestor pre obnovu pôvodnej krajiny lužného lesa, jeho flóry a fauny...Vzniklo by tak miesto pre všetkých, nielen pre tých, čo si vymedzia kúpou, či prenájmom kus brehu pre seba, ako je to napr. aj v Jaroveckom ramene, či na materiálových jamách v slovenskej sústave ramien Dunaja.

Gajc, to je samostatný projekt mestského, možno aj nadmestského významu a je rozsahovo mimo tejto štúdie. Je to výzva, ale reálna. Veď podobné riešenia majú už prevedené aj v susedných štátoch...a to na vidieku, vôbec nie v návaznosti na také mesto, akým je Bratislava.

3.4.10 Lokalita Polder – kemping, rkm 1855,5 - pravý breh

Navrhované miesto pre vybudovanie kempingu sa nachádza v zátok. Je rovinaté, zatrávnené a po obvode sa vyskytuje vysoký porast. Pozemok pre vybudovanie prístaviska a táboriska je vo vlastníctve Slovenskej republiky v k.ú Čunovo. Na predmetnom mieste sa nachádza bufet, chemické WC, ohnisko s posedom. Využíva sa ja na kempovanie. Lokalita je prístupná po hrádzi avšak len pre vozidlá dopravnej obsluhy a SVP. V tesnej blízkosti vedie cyklotrasa. V lokalite Polder navrhujeme vybudovať mólo pre účely nemotorovej vodnej turistiky, kemping, ohnisko s posedom. Miesto môžu využívať nie len vodáci ale aj cyklisti a rybári.



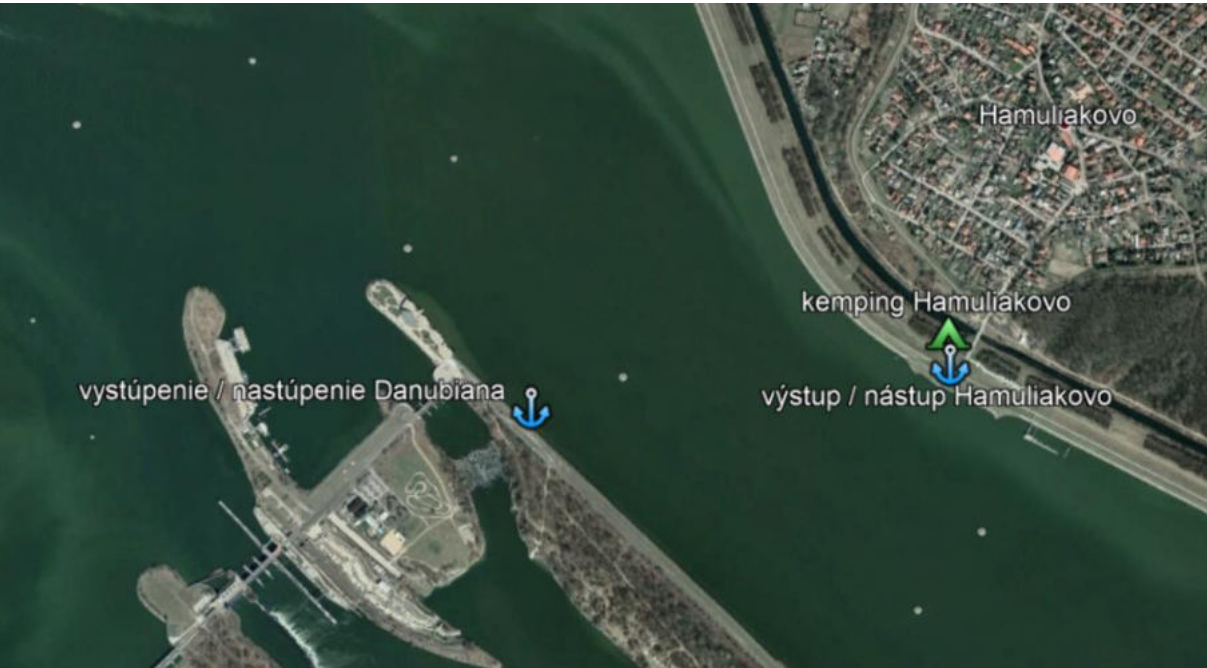
Obr.č. 76. Pohľad na možné miesto kotviska pre nemotorovú lodnú dopravu.



Obr.č.77. Ortofotografická mapa miest Gajc a Polder

3.4.11 Lokalita Hamuliakovo – kemping, rkm 36,5 - ľavý breh

Pri obci Hamuliakovo navrhujeme malý vodácky a cyklistický kemping. Hamuliakovo síce nie je typickým cieľom vodáckych splavov, avšak môže byť lokálnym miestom vodáckej aktivity pre ľudí z okolia, bez nutnosti ďalekého cestovania. Veľmi dobrý prístup autom.



Obr.č. 78. Ortofotografická mapa miesta Hamuliakovo

3.5 Zvažované miesta pre zriadenie mestskej lodenice pre centrum udržateľnej vodnej turistiky na Dunaji

Lokalita Devín

Devín je pre vodácku lodenicu vhodné miesto, po realizovaní potrebných úprav. Od centra Bratislavy je však Devín príliš vzdialený z pohľadu dostupnosti širokej verejnosti z miest kde žije a pracuje veľký počet ľudí. Z toho hľadiska nie je Devín vhodné miesto pre mestskú bratislavskú lodenicu.

Lokalita Karloveské rameno

V Karloveskom ramene pôsobí približne 10 vodáckych klubov. Aktivita vodákov je tu veľmi koncentrovaná. Od roku 2020 je tu prevádzke aj obecná karloveská lodenica. Výstavba novej mestskej lodenice by tu už nebola žiadúca.

Lokalita Aušpic

Aušpic je tradičná lokalita vodákov a veslárov. Výborné podmienky poskytovalo bývalé rameno Pečňa, ktoré však už neexistuje. V lokalite je v prevádzke lodenica Slovenského veslárskeho klubu. V tejto lokalite sa zachoval aj objekt bývalej lodenice Nemeckého veslárskeho klubu, ktorý by sa možno dal získať a lodenicu obnoviť. Miesto má výbornú dostupnosť hromadnou dopravou, avšak zásadnú nevýhodu. Je tu silný prúd, chýba tíšina, podmienky pre vodákov sú tu veľmi obmedzené a pre začiatočníkov celkom nevhodné. Z toho dôvodu nie je lokalita Aušpic vhodná pre mestskú lodenicu a centrum vodnej turistiky.

Lokalita Lido

Ako Lido sa tradične označuje lokalita na pravom brehu Dunaja powyše mosta Apollo, podľa populárneho kúpaliska s Dunajskou plážou, ktoré sa nachádzalo na tomto mieste. V tejto lokalite sa nachádzajú 3 lodenice vodáckych

klubov. Vodácke aktivity majú v tejto lokalite takmer 100 ročnú tradíciu. Lokalita Lida sa javí ako vhodná na vybudovanie bratislavskej mestskej lodenice a centra udržateľnej vodnej turistiky. Je v bezprostrednej blízkosti centra mesta a má dobrú dostupnosť hromadnou dopravou. Z tejto lokality sú vodákom dostupné trasy jednak smerom proti prúdu do Karlovej Vsi a k Devínu, ako aj smerom po prúde k Starému háju, Jaroveckému ramenu a Zemníku, až po Čunovo.

Lokalita Zimný prístav

Zimný prístav môže byť vo vzdialenejšej budúcnosti vhodným miestom pre vodácku lodenicu s vynikajúcou dostupnosťou z centra mesta, v prípade že sa táto lokalita pretransformuje do novej podoby. Verejné prístavy už prezentovali verejnosti zámery na takúto transformáciu, najmä na osobný prístav, aj s mestskou marínou, teda prístavom pre športové a rekreačné plavidlá, predovšetkým motorové.

Lokalita Jarovecké rameno / Veľký Zemník

V lokalite Zemník sa rozvíja rýchlostná kanoistika a veslovanie. Zemník a susedné Jarovecké rameno, ako aj príľahlý úsek Dunaja sú atraktívne pre vodácke aktivity. Vodácky areál na Zemníku sa formuje na súťažné formy kanoistiky a veslovania. Pre centrum vodnej turistiky by bol vhodnejší breh Jaroveckého ramena pri Slnčniciach, prípadne breh Dunaja

Jarovecké rameno pri Slnčniciach

V prípade revitalizačnej obnovy hornej časti Jaroveckého ramena a jeho prepojenia so Starohájskym ramenom cez Zuzanu by bol druhou vhodnou lokalitou breh Jaroveckého ramena od Slnčníc. Majiteľom pozemkov je Slovenská republika v správe štátneho podniku Vodohospodárska výstavba. Dostupnosť nie je taká ideálna ako na Lide, vodácke podmienky by však boli výborné. Je potrebné ešte zistiť vhodnosť danej lokality z hľadiska ochrany prírody.

Odporúčaná lokalita - Lido

Po vyhodnotení viacerých možných lokalít v Bratislave, odporúčame lokalitu Lida ako najvhodnejšiu pre zriadenie mestskej lodenice a centra udržateľnej vodnej turistiky. Výhodou je centrálna poloha a výborná dostupnosť, ako aj vhodné vodácke podmienky. Tie by sa v lokalite Lida mali ešte zatriktívniť po plánovanej obnove pláže a Ovsíškého ramena, ako aj ďalších revitalizačných úprav brehov a ramien v rámci konceptu Bratislavského dunajského parku. Majiteľom pozemkov v lokalite Lida je ml. mesto Bratislava, s výnimkou parcely lodenice Športového klubu polície, ktorej vlastníkom je Ministerstvo vnútra SR.

3.6 Príklady trás udržateľnej vodnej turistiky v oblasti Bratislavy

½ denné splavy s odvozom, vhodné na poobedie, alebo podvečer	
Názov plavby	Večerná plavba dolu prúdom z miesta štartu do Bratislavy
Začiatok splavu	Hainburg/ Stopfenreuth/ Bad Deutch Altenburg, alebo Devín rkm 1884/ 1887 , alebo 1880
Ukončenie splavu	Bratislava – Karloveské rameno, alebo Lido rkm 1872, alebo 1868,7
Stručný popis trasy	Plavba dolu prúdom Dunaja, pri vhodnom vodnom stave možnosť plavby cez Karloveské rameno, alebo po hlavnom koryte Dunaja
Dĺžka trasy	8 až 20 km
Trvanie	2 až 4 hodiny
Náročnosť	Stredná, za predpokladu vhodného vodného stavu
Potrebná doprava?	Áno /Nie v prípade nafukovacích lodí na trase Devín - Bratislava možno požiť MHD

½ denné splavy s odvozom, vhodné na poobedie, alebo podvečer	
Názov plavby	Plavba dolu prúdom z Bratislavy do Čunova
Začiatok splavu	Karloveská zátoka, Lido rkm 1872/ 1868,7
Ukončenie splavu	Čunovo, Danubiana/ Polder rkm 1872, alebo 1868,7
Stručný popis trasy	Plavba dolu prúdom Dunaja a po priehradnom jazere
Dĺžka trasy	20 – 16 km
Trvanie	4,5 hodiny
Náročnosť	Stredná za predpokladu vhodného vodného stavu, náročná pri silnom vetra
Potrebná doprava?	Áno / Nie, v prípade nafukovacích lodí na trase Bratislava-Čunovo možno použiť MHD

celodenné splavy	
Názov plavby	Celodenná plavba dolu prúdom z miesta štartu do Bratislavy
Začiatok splavu	Dunaj: Viedeň / Orth an der Donau
Ukončenie splavu	Bratislava – Karloveské rameno, alebo Lido
Stručný popis trasy	Plavba dolu prúdom Dunaja, cez národný park Donau Auen, pri vhodnom vodnom stave možnosť plavby cez Karloveské rameno, alebo po hlavnom koryte Dunaja V národnom parku Donau Auen je potrebné rešpektovať pokyny a obmedzenia pre pohyb osôb, vodácke aktivity, vystupovanie na brehy a kúpanie.
Dĺžka trasy	30 až 60 km
Trvanie	4 až 10 hod
Náročnosť	Stredná za predpokladu vhodného vodného stavu
Potrebná doprava?	Áno

Víkendový (1 ½ dňový) splav s prenocom	
Názov plavby	Víkendová plavba dolu prúdom z miesta štartu do Bratislavy
Trasa po Dunaji	Začiatok: Viedeň / Orth and der Donau Prenocovanie: kemping Stopfenreuth Koniec splavu: Bratislava - Karloveské rameno, alebo Lido
Stručný popis trasy	Plavba dolu prúdom Dunaja, možné zastávky v prístaviskách pri obciach. V národnom parku Donau Auen je potrebné rešpektovať pokyny a obmedzenia pre pohyb osôb, vodácke aktivity, vystupovanie na brehy a kúpanie.
Dĺžka trasy	30 až 77 km
Trvanie	2 dni s prenocom, prípadne 2,5 dňa s dvoma prenocomi
Náročnosť	Stredná, za predpokladu vhodného vodného stavu
Potrebná doprava?	Áno

Ďalšie vhodné vodácke túry v blízkosti Bratislavy

Víkendový splav s prenocom	
Názov plavby	Okruh dunajskou krajinou v oblasti Bratislavy
trasa 1	cez Bratislavu Bratislava – Polder (alebo od Danubiana alebo z Hamuliakova) – Gajc – Starý háj – Soví les – Bratislava prenocovanie/kemping Gajc, alternatívne pri Zemníku alebo Starom háji
trasa 2	Cez Bratislavu Devín – Starý háj – Prenocovanie/kemping pri Starom Háji alebo v Lide – Devín
trasa 3	z Bratislavy proti prúdu Bratislava – Karlova Ves – Devín – Hainburg – Prenocovanie/kemping v Stopfenreuth – Návrat do Bratislavy
Stručný popis trasy	Plavba po prúde alebo proti prúdu v nádhernej dunajskej krajine s prenocom a návratom na miesto nástupu
Dĺžka trasy	30 až 40 km
Trvanie	2 dni s prenocom, prípadne 2,5 dňa s dvoma prenocomi
Náročnosť	Stredná, prípadne náročná
Potrebná doprava?	Nie

Pre udržateľnú vodnú turistiku v oblasti Bratislavy sú vhodné aj celodenné a víkendové trasy na Dunaji, ale aj na jeho prítokoch, či ramenách. Splavovanie Dunaja je možné spojiť s inými riečnymi sústavami:

- Malý Dunaj
- Mošošský Dunaj
- Staré koryto Dunaja
- Slovenská sústava ramien Dunaja
- Maďarská sústava ramien Dunaja

Tieto oblasti sú však už mimo územného záberu tejto štúdie. No aj v tejto štúdii však chceme upozorniť na dlhodobu nevyhovujúcu situáciu nepriechodnosti objektov vodného diela (VD) Gabčíkovo pre športové a rekreačné plavidlá na hrádz v Čunove. Priechodnosť cez priečny objekt hrádze je síce od počiatku projektovo zabezpečený riešením SKLZU a nezávisle od toho VZDÚVACÍMI KOMORAMI. Štátny správca vodného diela ich prevádzku nezabezpečuje z rôznych dôvodov, respektíve ich nezabezpečuje kontinuálne, SKLZ je v súčasnosti nefunkčný. Predstavuje to výrazné obmedzenie pre vodácky turistický ruch už približne 30 rokov...

Táto prekážka pre bezmotorovú plavbu na priehrade Čunovo je prvá od horného toku Dunaja, ktorú vodáci musia riešiť dlhou a provizórnou prenáškou a zahraničným (mimo slovenským) vodákom sa to aj ťažko vysvetľuje. Prenáška je od galérie Danubiana do starého koryta Dunaja...,alebo ešte ďalej po schodisku bez prístavacej hrany, a bez pontónu cez bočnú hrádzu o 9 km po prúde na priehrade (je tam ukončená plavba pre športové plavidlá), kde pre možné veľké vlny počas silnejšieho vetra je už len trasa pre vodákov po vode nebezpečná a rizikové je aj vystupovanie.

V súčasnosti je projektová dokumentácia zmeny SKLZU vyhotovená a štátny správca sľubuje urýchlenú realizáciu SKLZU, ale aj iných úprav pre vodákov, ako je spomínaná prenáška od galérie Danubiana.

Lepšia situácia z hľadiska nepriechodných priečných stavieb pre vodákov (bariér) nie je ani ďalej na starom toku Dunaja pri hrádznom objekte Dunakiliti, na vtoku do Mošošského Dunaja, ako aj na sústave slovenskej časti starej

ramennej sústavy Dunaja - Dobrohošť-Vojka-Bodíky, ktoré v mnohých prípadoch prekážky nie sú prispôsobené ani na ich prenášanie. Napriek tomu sú tam atraktívne podmienky pre vodácke aktivity a aj sa vodácke aktivity v danej oblasti prevádzajú.

Príkladné podmienky pre vodnú turistiku, vrátane vhodného riešenia prehrádzok, sú v ramenách Dunaja na maďarskej strane, predovšetkým sú príkladné prevedené úpravy priečných stavieb v roku 2020 v rámci projektov Interreg SKHU.

Vhodné hydrologické podmienky a vodné stavy pre vodnú turistiku na Morave a Dunaji

Rieka Dunaj je pre malé bezmotorové športové a rekreačné plavidlá (kajaky a kanoe) splavné celoročne. Z bezpečnostných dôvodov neodporúčame vodácke aktivity pri dosiahnutí stupňov povodňovej aktivity (informácie podľa aktuálneho hydrologického spravodajstva SHMÚ

Spájanie cyklistiky a vodáckych aktivít na Dunaji.

Na rieke Morava boli v tejto štúdií popísané základne princípy „cyklo-turistiky“, pre Dunaj sa otvárajú pre cyklo-turistiku ešte variabilnejšie možnosti. Po celej trase Dunaja vedú popri jeho brehoch cyklochodníky. Obdobne, ako je popísaná cyklo-vodácka trasa na úseku Devín – Vysoká p. Morave a späť, je možné riešiť popri rieke Dunaj veľké množstvo rozličných trás. Cyklo-vodácke trasy by sa dali realizovať od Orthu an der Donau, cez Hainburg, po Jarovecké rameno a Čunovo, Rusovce s rôznymi variantami.

Vybudovanie infraštruktúry pre vodáctvo, teda prístavísk, kempingu a požičovne lodí a bicyklov v tejto lokalite by malo zmysel pre začiatovníkov, pokročilých vodákov aj profesionálnych športovcov. Myšlienkou projektu by bolo pre systém „cyklo-vodáctva“ doriešiť systém prenájmu bicyklov a lodí, umiestnenie výpožičných terminálov a urobiť vhodnú propagáciu v záujme udržateľného rozvoja turistiky. Teda dať ľuďom možnosť si požičať a vrátiť plavidlo i bicykel na viacerých miestach pozdĺž toku bez nutnosti stálej obsluhy bez nutnosti riešiť organizačne a aj časovo náročnú autodopravu dopravu športových komponentov.

3.7 Vlastnícke pomery

Vlastnícke pomery výrazne ovplyvňujú možnosti zriadenia vodáckej infraštruktúry. V rámci spracovania štúdie uvádzame orientačne z dostupných zdrojov stručné údaje o vlastníckych vzťahoch v predmetných a riešených lokalitách.

Samozrejme, pred/pri spracovávaní projektov pre jednotlivé lokality bude potrebné vlastnícke pomery overiť zodpovedným geodetom a následne overiť aj ďalšie skutočnosti majetkových vzťahov, pretože mnohé pozemky môžu byť viazané nájomnými, alebo inými zmluvami pre tretie osoby.

Údaje v tabuľke sú čerpané z verejne dostupného elektronického portálu.

Lokalita	Mestská časť	Parcela	Kataster registru	LV	Vlastník
Aušpic	Petržalka	5787	E	4836	Slovenská republika
Lido	Petržalka	5224/1	C	2644	Hl. mesto SR Bratislava
Ovsište	Petržalka	1-1964	E	4836	Slovenská rep.
Vičie hrdlo	Ružinov	3882/2	C	585	Slovenský vodohospodár. podnik š.p.
		1-1969/202	E	4337	
Biskupské Luh	Ružinov	3998/9	C	7763	Bratislavské regionálne ochrannárske združenie - BROZ
Rameno Zuzana	Petržalka	5323	E	4834	Slovenská republika

Zemník	Jarovce	904/110 904/106	C	322	Slovenská republika
Gajc	Podunajské Biskupice	6259/3	C	946	Slovenský vodohospodár. podnik š.p.
Polder	Čunovo	747/107	C	263	Slovenská republika
Hamuliakovo	Hamuliakovo		C		Vodohospodárska výstavba š.p.

3.8 Bratislavský dunajský park a udržateľné vodácke aktivity

Bratislavský dunajský park (BDP) je projekt presadzovaný rôznymi záujmovými skupinami a organizáciami, ktorým záleží na symbióze mesta Bratislavy a rieky Dunaj. Je zameraný pre riešenie prírodného územia pozdĺž Dunaja v oblasti Bratislavy, umožňujúce oddych, rekreáciu a šport verejnosti.

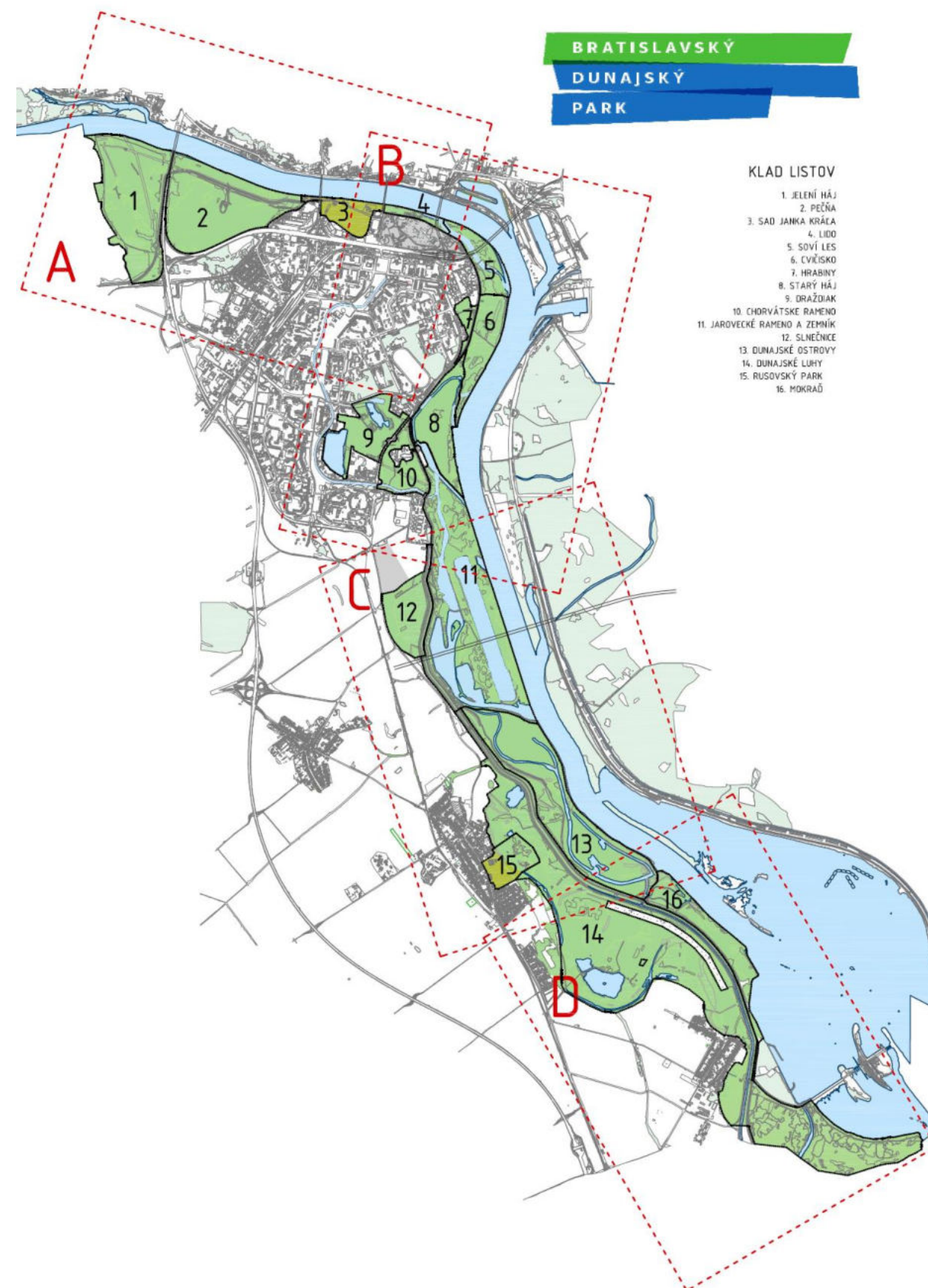
Súčasťou BDP sú aktivity zhodné s obsahom a zámerom tejto štúdie.

Mimo iného je v BDP plánovaná obnova Ovsíšťského ramena, Starohájskeho ramena a Jarovského ramena a ich prepojenia s hlavným korytom Dunaja, ako aj obnova prírodnej podoby dunajských brehov na viacerých miestach. BDP bol zadefinovaný v Memorande o spolupráci pri ochrane a obnove prírodného prostredia na brehoch Dunaja a v jeho okolí v oblasti Bratislavy a o napĺňaní vízie Bratislavského dunajského parku. Metropolitný inštitút Bratislavy (MIB) v súčasnosti pracuje na architektonicko – krajinárskej štúdii, ktorá BDP a jeho detaily podrobnejšie rozpracováva.

V zámere a riešení BDP sa popri ochrane a obnove dunajskej prírody predpokladajú ľudské aktivity zamerané najmä na oddych, rekreáciu a šport v prírodnom prostredí. Plánovaná obnova ramien Dunaja a úpravy brehov do prírodnej podoby ešte zvýšia možnosti a atraktivnosť vodáckych aktivít. V obnovených a revitalizovaných ramenách Dunaja sa počíta s udržateľnou formou vodnej turistiky, rekreačnou a kondičnou jazdou na kajakoch, kanoe a SUP, a to aj v maloplošných chránených územiach Soví les, a Starý háj. V Ovsíšťskom ramene v území Soví les a v Starohájskom ramene v území Starý háj sa plánujú oficiálne povolené vodácke „chodníky“, popri vyznačených chodníkoch pre pohyb osôb po súši.

Zákaz vstupu, respektíve riadený vstup osôb bude zachovaný v chránenom území Dunajské ostrovy, s najvyšším stupňom ochrany prírody. To sa týka aj zákazu vstupu vodákov do bočných ramien Dunaja v tomto území, na pravom brehu približne medzi riečnymi kilometrami (rkm) 1856 a 1859.

V časti chráneného vtáčieho územia (CHVÚ) na ľavej strane Dunaja medzi Gajcom a Kalinkovom, rkm 1858 – 1853, sa počíta s obmedzeným pohybom vodákov v malých skupinkách mimo hniezdneho obdobia chránených vtákov.



Obr.č.79. a 80. Plán Bratislavského dunajského parku s názvami riešených oblastí.

4. Litava

4.1 Obhliadka miest a lokalít pre vybudovanie prístavísk pre nemotorovú lodnú turistiku

Obsahom tejto časti štúdie je obhliadka a stručné hodnotenia lokalít pre vodácku turistiku určených v zadaní v povodí rieky Litava. Účelom štúdie nie je návrh opatrení a riešení. Boli prevedené priame obhliadky navrhnutých lokalít bez konzultácií s obcami, v ktorých katastri sa nachádzajú a bol stručne vyhodnotený stav predmetných lokalít.

4.1.1 Lokalita Bruck an der Leitha

Miesto pre vybudovanie prístaviska v obci Bruck an der Leitha sa nachádza v blízkosti železničnej stanice. V jej tesnej blízkosti smerom na severovýchod je situované parkovisko, z ktorého je priamy prístup na pozemok kadiaľ preteká rieka Litava. Navrhnutý pozemok na ľavom brehu rieky je však charakteristický strmým zrázom smerom k rieke, výškovým rozdielom sledujúcim prirodzenú topografiu terénu v rozsahu cca 5-6 m a taktiež husto rastúcou vegetáciou. Je ohradený, brána bola v čase obhliadky nezamknutá. Zmieňované faktory poukazujú na nevhodnosť pozemku na riešenie prístaviska na ľavom brehu rieky Litava, nakoľko zo strany parkoviska je prístup k rieke obtiažny.

Rieka je v týchto miestach lepšie prístupná z pravého brehu z ulice Viaduktgasse pred mostom v smere toku. Najvhodnejšie miesta pre riešenie prístaviska sa nachádza juhozápadne od železničného mostu z kadiaľ vedú k rieke 2 nespevnené cesty dlhé asi 50 m. Breh je v týchto miestach asi 1,5 m vysoký a je obklopený náletovou drevinou a stromami, breh je kosený a udržiavaný. Tok rieky má v týchto miestach premenlivý charakter, pod železničným mostom sa nachádza kamenistý terén a plytké hĺbky vody. Z hľadiska širších vzťahov sa pozemok nachádza v polopriemyselnej nízko zastavanej zóne v blízkom dosahu športovo-rekreačnej zóny.



Obr.č. 81. a 82. Bruck an der Leitha.- Pohľad na pozemok po ľavom brehu rieky Litava s ťažko dostupným terénom. Pohľad pod železničný most s kamenistým terénom a plytkou hĺbkou rieky.



Obr.č. 83. a 84. Pohľad na riek a na pozemok situovaný po pravom brehu rieky Litava poskytujúci vhodné podmienky pre vybudovanie prístaviska.

4.1.2 Lokalita Gattendorf

V obci Gattendorf sa pozemok vhodný pre prístup k vode z hľadiska vodáckej turistiky nachádza na juhovýchodnom konci obci. Pozemok je prístupný z ulice Untere Dorfstraße. Je situovaný na pravom brehu rieky Litava. V blízkosti pozemku sa nachádza hrádza a ponad riek vedie cestný a vedľa neho železničný most. Vo vzdialenosti asi 50 až 100 m od predmetného miesta prístaviska smerom na juhovýchod sa nachádza oddychová zóna s vybudovaným prístreškom pre posedenie, grilovanie a miesto je vybavené aj sociálnym zariadením. Na danom mieste nie je priamo vybudovaná na brehovej čiare úprava pre nástup a výstup pre bezmotorové plavidlá, ale z hľadiska topografie terénu, tvaru brehu aj možnosti prístupu sa pozemok javí ako vhodné miesto pre jeho využívanie pre vodnú turistiku.



Obr.č. 85. a 86. Gattendorf - pohľad na prístupovú cestu na pozemok, ktorý je situovaný po pravom brehu rieky Litava. V dosahu asi 100 m od pozemku sa nachádza oddychová zóna vybavená prístreškom na posedenie, miestom na grilovanie a sociálnym zariadením.



Obr.č. 87. Pohľad na riešený pozemok, ktorý je dobre prístupný individuálnou dopravou.

4.1.3 Lokalita Zurndorf

V obci Zurndorf je pozemok vhodný na vybudovanie prístaviska situovaný na severovýchodnom konci obce na konci ulici Leithagasse. Pozemok je dobre prístupný po cestnom moste nachádzajúcom sa na okraji obce. Je situovaný na ľavom brehu rieky. Vzhľadom na mierny svah prístupovej cesty je pozemok dobre dostupný autom vrátane prívesu. V tesnej blízkosti pozemku sa nachádza zelené pásмо zložené z rôznych druhov stromov typických pre nížinaté oblasti riek o rozmeroch asi 50x250 m. Zo všetkých sledovaných obcí sa riešený pozemok javí ako ideálne miesto na nástup pre potreby vodáckej turistiky.



Obr.č. 88. a 89. Pohľad na pozemok situovaný na ľavom brehu rieky poskytujúci ideálne podmienky pre vybudovanie prístaviska.



Obr.č. 90. Zurndorf - pohľad na riešený pozemok, ktorý je pre svoju miernu svahovitosť vhodným miestom na nástup s kanoe.

4.1.4 Lokalita Nickelsdorf

Poslednou sledovanou obcou na rakúskom území je obec Nickelsdorf. Riešený pozemok sa nachádza na pravom brehu rieky na severovýchodnom okraji v extraviláne obce. Samotná obec Nickelsdorf je vzdialená asi 450 m od pozemku a na hranici obce je situovaná železničná trať aj stanica obce. Pozemok je obklopený výlučne poľnohospodárskou pôdou. Problémom pozemku je jeho poloha v tesnej blízkosti čističky odpadových vôd. Samotný spád pozemku však poskytuje vhodné podmienky pre vybudovanie prístaviska.



Obr.č. 91. a 92. Pozemok je situovaný na pravom brehu rieky. Rieka je za obcou obklopená poľnohospodárskou krajinou.



Obr.č. 93. Nickelsdorf - pozemok sa nachádza v extraviláne obce a v jeho susedstve sa nachádza technická infraštruktúra obce.

4.1.5 Lokalita Hegyeshalom

Prvou obcou, v blízkosti ktorej preteká rieka Litava na maďarskom území je obec Hegyeshalom. Riešený pozemok sa nachádza vzdušnou čiarou asi 750 m severovýchodne od okraja obce. Po cestných komunikáciách je vzdialenosť od obce asi dvojnásobná. Pozemok je s obcou spojený asi 800 m dlhou poľnou cestou, ktorá sa na zvyšnom úseku spojovacej cesty napája na asfaltovanú cestu. Pozemok je obklopený výlučne poľnohospodárskou pôdou a v jeho tesnej blízkosti sa nachádza diaľnica E75, ktorá spája Bratislavu s Budapešťou. Vzhľadom na náročnejšiu prístupnosť k pozemku a menej atraktívny charakter okolia je pozemok je nevhodný na vybudovanie prístaviska.



Obr.č. 94. a 95. Litava preteká cez poľnohospodársku krajinu a na pozemok vedie iba poľná cesta.



Obr. č. 96. Hegyeshalom - v tesnej blízkosti pozemku sa nachádza diaľnica v smere z Bratislavy do Budapešti, ktorá pretína rieku Litavu.

4.1.6 Lokalita Levél

Rieka Litava preteká asi 1 km severne od obci Levél. K uvažovanej lokalite pre vybudovanie prístaviska vedie asi 1,5 km dlhá poľná cesta vedúca od severovýchodného okraja obce Levél. Cesta vedie pozdĺž oblasti s poľnohospodárskym využitím a s technickou infraštruktúrou, kde je umiestnených viacero veterných turbín. V jej severnej časti je cesta lemovaná hustým lesom ktorý je kombinovaný náletovou drevinou. Cca 500 m juhovýchodne od pozemku sa nachádza priemyselne využívaná oblasť štrkových jám. Na pozemok k samotnej rieke neexistuje prístupová cesta a vzhľadom na hustotu vegetácie, je to poľovný revír s výskytom diviacej zvery. Je obtiažne na danom mieste sa dostať k brehovej čiare. Z týchto dôvodov sa javí riešená lokalita ako neperspektívna.



Obr.č. 97. a 98. Riešený pozemok je pre husto rastúci porast pre turistov nedostupný.



Obr.č. 99. Level - jediná dostupná cesta cez les viedla k pasci na diviačiu zver a končila asi 50 m od poľnohospodársky využíanej pôdy.

4.1.7. Lokalita Mosonmagyaróvár

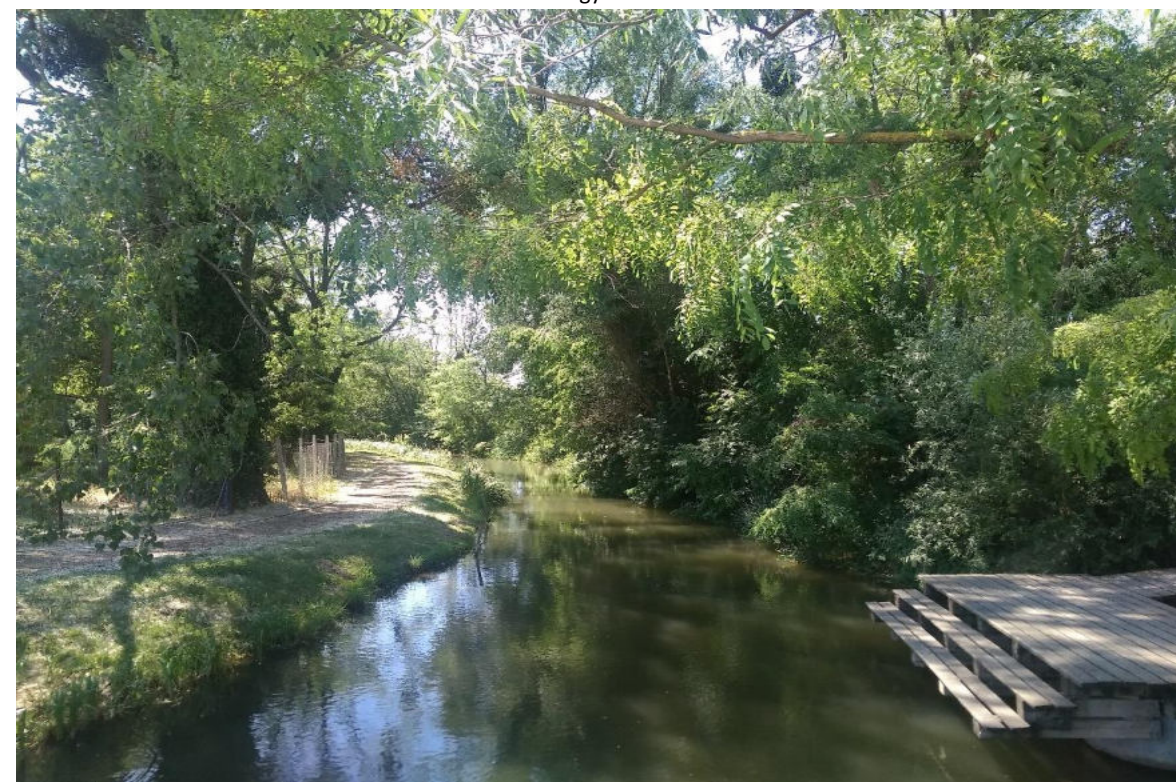
Mosonmagyaróvár je mesto s takmer 34.000 obyvateľmi a rieka Lajta preteká priamo jeho stredom, čím poskytuje atraktívne možnosti pre rozvoj extenzívnej vodáckej turistiky. Riešený pozemok sa nachádza na severozápadnom okraji obce v oblasti kde sa rieka rozdeľuje.

Hodnotený pozemok sa nachádza iba 100 m od priemyselne využívanej oblasti štrkových jám. Cesta na pozemok vedie cez širokú nevyasfaltovanú cestu, ktorá bola budovaná pre potreby odvozu štrku z oblasti štrkových jám. Na križovatke hlavnej cesty a vyššie spomínanej prístupovej cesty k pozemku sa nachádza odpočívadlo pre cykloturistov.

Samotný pozemok je zaujímavým miestom pre turistov aj pre miestnu mládež. V letných mesiacoch je priestor využívaný ako oddychová zóna napr. aj pre vybudovaný rybovod, ktorý prostredníctvom hrádí vytvára malebnú prírodnú kompozíciu. Riešený pozemok je pre svoje komplexné parametre dobrého prístupu a atraktivity miesta veľmi vhodný na riešenie prístaviska pre rozvoj vodáckej turistiky so všetkými jeho funkciami.



Obr.č. 100. a 101. Rieka Litava severne od obce Mosonmagyaróvár.



Obr.č. 102. Mosonmagyaróvár - pôvodný starý tok rieky vedúci do centra mesta ponúka malebné prostredie pre vodácku turistiku.

4.2 Návrhy a odporúčania na riešenie ďalších lokalít a úprav na rieke Litava

Obsahom predchádzajúcej kapitoly bola obhliadka a hodnotenie vytypovaných a zadaných lokalít. Z hľadiska riešenia vodnej turistiky na rieke Litava odporúčame riešiť ešte iné lokality vychádzajúc zo skúseností a odporúčaní vodákov. V niektorých obciach sa nachádzajú aj historické objekty vhodné pre návštevu a obhliadku, takže prispôsobenie danej lokality aj pre vodáctvo by mohlo byť turisticky zaujímavé.

4.2.1 Pachfurth

Pri obci Pachfurth je možný nástup na vodu rieky Litava pri moste cez rieku. Toto miesto býva často využívané ako miesto pre štart vodáckych skupín z Bratislavy, predovšetkým v období, kedy je v rieke menej vody. V lokalite sa križujú turistické trasy priamo pri moste, takže zriadením turistického stanovišťa s prístreškom a stolom s vybavením tak, ako je v iných obciach pri Litave by vzniklo miesto s polyfunkčným využitím, ku ktorému by sa mohla pridať aj úprava brehovej čiary určená pre nástup a výstup vodákov.

4.2.2 Rohrau

Rovnako, ako pri obci Pachfurth sa tu križujú turistické trasy a je možný nástup na vodu rieky Litava pri moste cez rieku. Z vyvýšenej cesty je vedená nespevnená komunikácia priamo k vode. Zástavka by umožnila aj návštevu vodákov miestneho zámku

4.2.3 Hollern

V obci Hollern sú priamo pri moste vybudované športoviská na oboch stranách rieky a je tam aj pomerne dobrý prístup k vode.

4.2.4 Gattendorf (2)

V obci Gattendorf je vybudovaná vhodná lokalita pre vodákov spomínaná v predchádzajúcej kapitole. No hore prúdom rieky pred ňou sa priamo v obci nachádza významná prekážka pre vodákov splavujúcich rieku Litava, a to zdrž pre miestnu malú vodnú elektráreň pri ceste č. B50. Hrádza sa prekonáva prenáškou, väčšinou križovaním komunikácie. Vhodnou úpravou hrádze (napr. vybudovaním bočného sklzu pre púšťanie lodí na lane) by bolo možné uľahčiť prekonať túto hrádzu tak, že plavidlá by sa spustili priamo pod most späť do rieky a nedochádzalo by ku križovaniu komunikácie.

5. ZÁVER

Spracovávaná a predkladaná štúdia má značný územný (plošný) a aj tematicky rozsiahly záber. Ako už bolo spomínané v úvode, výsledok tejto štúdie nie sú konkrétne riešenia, ale vytýčenie základných podmienok a podkladov. Obsah štúdie smeruje k základným ideám a zámeru, čo je podpora a návrhov riešení, vízií pre vytvorenie a zdokonalenie podmienok infraštruktúry pre bezmotorovú športovú a rekreačnú plavbu.

Až po prijatí a stotožnení sa so zámerom tejto štúdie a jej jednotlivými časťami je možné následne plánovanú infraštruktúru samostatne projektovo, koordinácie a projekčne riešiť v spolupráci štátov Rakúska a Slovenska ako i spoluprácu v týchto štátoch pôsobiacich samospráv a dotknutých organizácií. Výsledkom a cieľom štúdie teda je, aby návrhy a výstupy podľa tohto obsahu vytvorili okrajové podmienky a podklady pre konkrétne doriešenia jednotlivých miest, lokalít a stanovísk pre vodácku infraštruktúru.

Predovšetkým:

- Zahrnutie jednotlivých lokalít pre vodácku infraštruktúru do zámerov jednotlivých miestnych samospráv. Definovať lokality a požadovaný, či možný stupeň ich vybavenia napr. v územných plánoch obcí a koordinácia týchto vodáckych zámerov s inými lokálnymi špecifickými aktivitami.
- Zahrnutie jednotlivých lokalít pre vodácku infraštruktúru do konceptov a úprav plánovaných a riešených správcami toku riek, napríklad pri riešení úprav brehov alebo pri riešení sprietočňovania riečnych ramien a pod.
- Zahrnutie do konceptu a akceptácia zámerov jednotlivých lokalít pre vodácku infraštruktúru orgánmi a organizáciami činnými v ochrane životného prostredia.
- Vytvorenie základných podkladov pre spracovávanie projektov, alebo priamo aj už spracovanie samotných projektov lokalít (aj lodeníc) vodáckej infraštruktúry.
- Vytvorenie prevádzkových režimov pre vodácku infraštruktúru predovšetkým z hľadiska ochrany životného prostredia.
- Riešenie budúcej správy a údržby plánovaných lokalít
- Koordinácia a synergia ohľadom vytvárania vodáckej infraštruktúry so zámermi iných športovo-rekreačných, spoločenských, občianskych, environmentálnych, rybárskych, kultúrnych a i iných aktivít v celej dĺžke vodných tokov.

Riešenie jednotlivých bodov štúdia predkladá bez určenia poradia ich dôležitosti. V celkovej koncepcii, ale aj pri tvorbe jednotlivých lokalít infraštruktúry, nie sú a ani nebudú jednotné okrajové podmienky rovnaké a ani nebudú mať rovnaké poradie dôležitosti. V jednej lokalite prevládne športová činnosť, v inej ochrana prírody a v ďalšej možno iný záujem obce. Už pri prerokovávaní zámerov tejto štúdie s jednotlivými zástupcami samospráv na rieke Morava, bol vidieť odlišný prístup na slovenskej a rakúskej strane v riešení napr. ubytovania, alebo budúcej správy lokalít.

Jednotlivé posudzované, navrhované a predkladané lokality nemajú pre infraštruktúru rovnocenný význam. Niektoré majú a aj budú mať napr. klubový význam, význam pre miestnu obec a budú tak aj prevádzkované, iné lokality by mohli mať z hľadiska mesta Bratislavy celomestský i nadmestský význam so širokospektrálnym využitím.

Z pohľadu tvorcov štúdie je dôležitá každá riešená lokalita. Každá z lokalít má význam pri priamom kontakte ľudí s brehom rieky nielen pre vodákov, ale predovšetkým pre miestnych obyvateľov, možno len ako vychádzkové miesto a dotvorenie si vzťahu obyvateľov k svojmu okoliu.

V obsahu štúdie sú definované lokality, ktoré sa vyznačujú a odlišujú predovšetkým z hľadiska ich novej multifunkčnosti a vytvorením širších väzieb na svoje okolie

- lokalita Devína
- lokalita plánovaného Bratislavského Dunajského Parku
- lokalita Gajc

Tieto lokality sú vytýpané nielen z hľadiska spomínanej multifunkčnosti, ale aj z dôvodu, že každá z nich má už teraz samostatný a špecifický charakter, ktorý musí ostať pri ich ďalšom rozvoji zachovaný. Všetky ich špecifiká majú byť zachované a obnovené tak, aby všetky činnosti a procesy ktoré môžu prebiehať v danej lokalite sa vzájomne podporovali a vzájomne neutlačali. To pre ďalšie projektové stupne vôbec nie je ľahká úloha.

Je neopomenuteľné dôležitá a významná aj propagačná činnosť obsahu tohto zámeru. Na Dunaj, či Moravu sa mnohopočetná časť obyvateľstva stále díva ako na hraničnú, či povodňovú deliacu čiaru. Mnohé organizácie sa snažia presadzovať v danej oblasti len svoje špecifické zábery. Pritom rieka síce jedna má vždy svoje dva brehy, povodie je vždy obojstranné a všetky činnosti, tak ako to rieka robí, by mali aj ľudia z oboch častí brehov spájať a aj spoločne s rešpektom využívať.

Tak spájajme spoločne tieto brehy. Držme si palce.

Autori, tvorcovia a spolupracovníci štúdie.



Obr.č. 103. krásy vodnej turistiky

Pozn.: užitočné adresy k splavom na rieke Morava :

<https://www.marchthayaauen.at/index.php/verfuehrerische-angebote/kanutouren.html>

<https://www.naturland-noe.at/darf-ich-im-naturland-mit-meinem-boot-fahren>

<https://www.kanu-ferl.at/>

Pozn.: užitočné adresy k splavom na rieke Dunaj :

https://www.donauauen.at/assets/diverse_pdfs/folder/Nationalpark-Donau- Auen-Baden_Bootfahren.pdf

6. GRAFICKÉ PRÍLOHY

6.1 Mapa riek Morava, Dunaj a Litava s riešenými miestami prístavísk

GRAFICKÉ PRÍLOHY PRÍSTAVÍSK PRE RIEKU MORAVA

6.2 Lokalita Devín rkm 0,150

6.3 Lokalita Devínska Nová Ves: rkm 3,5

6.4 Lokalita Vysoká pri Morave, rkm: 20,5

6.5 Lokalita Suchohrad: rkm 35,1

6.6 Lokalita Gajary: rkm 44,5

6.7 Lokalita Moravský svätý Ján: rkm 66,9

6.8 Lokalita Hohenau an der March: rkm 66,9

6.9 Lokalita Drösing: rkm 56,5

6.10 Lokalita Jedenspeigen: rkm 49,5

6.11 Lokalita Dürnkrot: rkm 44,5

6.12 Lokalita Angern an der March: rkm 31,8

6.13 Lokalita Weiden an der March: rkm 27,8

GRAFICKÉ PRÍLOHY PRÍSTAVÍSK PRE RIEKU DUNAJ

6.14 Lokalita Devín - kameňolom, rkm 1876,5 - ľavý breh

6.15 Lokalita Aušpic – vodácke táborisko, rkm 1869,5 -pravý breh

6.16 Lokalita Lido – vodácky kemping, rkm 1867,5 - pravý breh

6.17 Lokalita Ovsíšte – tolerované táborenie, rkm 1864,5 - pravý breh

6.18 Vlčie hrdlo, rkm 1865, resp. 1864,7

6.19 Lokalita Biskupické luhy – zriadenie miesta výstupu a nástupu, rkm 1862,8 - ľavý breh

6.20 Lokalita Zuzana – vodácke táborisko, rkm 1861,1 - pravý breh

6.21 Lokalita pri Zemníku, rkm 1861,4 - pravý breh

6.22 Lokalita Gajc, táborisko/ kemping, Na Špici, rkm 1858 - ľavý breh

6.23 Lokalita Polder – kemping, rkm 1855,5 - pravý breh

6.24 Lokalita Čuňovo – zriadenie miesta pre výstup a nástup, rkm 1851,2 - ľavý breh

GRAFICKÉ PRÍLOHY - TECHNICKÉ LISTY

6.25 Prístupová rampa - situácia - technický list

6.26 Prístupová rampa- pozdĺžny a priečny rez - technický list

6.27 Prístavné mólo - technický list

Zdroje fotografií:

titulná strana : 1.,2.,3. ARDING s.r.o

obr.č.1.: štúdia MRENA, POYRY, 2014, str. 82

obr.č.2.: ARDING s.r.o

obr.č.3.: <https://viadonau.org/en/company/project-database/aktiv/life-restoration-of-the-lower-morava-floodplains-4>, Copyright: ©viadonau/CCC-film

obr.č.4.: ARDING s.r.o

obr.č.5.: www.Marchthayazentrum.at/zentrum.php , Copyright: © Schwarz-König und Sinzinger

obr.č.6.: www.jedenspeigen.at, Copyright: © Weinviertel Tourismus Schwarz-König und Sinzinger

obr.č.7.: www.angern.at/Mannersdorf , Copyright: © Weinviertel Tourismus Schwarz-König und Sinzinger

obr.č.8.: www.wwf.at, Copyright: © M.Denner

obr.č.9.: www.schlosshof.at, Copyright: © Schloß Schönbrunn Kultur-und Betriebsges.m.b.H-Severin Wurning_print

obr.č.10.: ARDING s.r.o

obr.č.11.: ARDING s.r.o

obr.č.12.: štúdia firmy ARDING s.r.o

obr.č.13.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.14.: www.ggstreetview.com

obr.č.15.: ARDING s.r.o

obr.č.16.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.17.: ARDING s.r.o

obr.č.18.: ARDING s.r.o

obr.č.19.: ARDING s.r.o

obr.č.20.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.21.: ARDING s.r.o

obr.č.22.: ARDING s.r.o

obr.č.23.: ARDING s.r.o

obr.č.24.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.25.: ARDING s.r.o

obr.č.26.: ARDING s.r.o

obr.č.27.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.28.: ARDING s.r.o

obr.č.29.: ARDING s.r.o

obr.č.30.: ARDING s.r.o

obr.č.31.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.32.: www.ggstreetview.com

obr.č.33.: ARDING s.r.o

obr.č.34.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.35.: ARDING s.r.o

obr.č.36.: ARDING s.r.o

obr.č.37.: ARDING s.r.o

obr.č.38.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.39.: ARDING s.r.o

obr.č.40.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.41.: www.vodackecentrum.sk/narodny-park-donau-auen/

obr.č.42.: ARDING s.r.o.

obr.č.43.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.44.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o.

obr.č.45.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o.

obr.č.46.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o.

obr.č.47.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o.

obr.č.48.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o.

obr.č.49.: www.google.sk/mapa.sk.

obr.č.50.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o.

obr.č.51.: www.google.sk/mapa.sk.

obr.č.52.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.53.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.54.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.55.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.56.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.57.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.58.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.59.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.60.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.61.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.62.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.63.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.64.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.65.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.66.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.67.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.68.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.69.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.70.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.71.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.72.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.73.: www.ggstreetview.com

obr.č.74.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.75.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.76.: ALCEDO RIVER CLINIC s.r.o

obr.č.77.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.78.: www.google.sk/mapa.sk

obr.č.79.: <https://www.bdp.sk/studia.pdf> /Martin Mišík a kol.

obr.č.80.: <https://www.bdp.sk/studia.pdf> /Martin Mišík a kol.

obr.č.81.: ARDING s.r.o

obr.č.82.: ARDING s.r.o

obr.č.83.: ARDING s.r.o

obr.č.84.: ARDING s.r.o

obr.č.85.: ARDING s.r.o

obr.č.86.: ARDING s.r.o

obr.č.87.: ARDING s.r.o

obr.č.88.: ARDING s.r.o

obr.č.89.: ARDING s.r.o

obr.č.90.: ARDING s.r.o

obr.č.91.: ARDING s.r.o

obr.č.92.: ARDING s.r.o

obr.č.93.: ARDING s.r.o

obr.č.94.: ARDING s.r.o

obr.č.95.: ARDING s.r.o

obr.č.96.: ARDING s.r.o

obr.č.97.: ARDING s.r.o

obr.č.98.: ARDING s.r.o

obr.č.99.: ARDING s.r.o

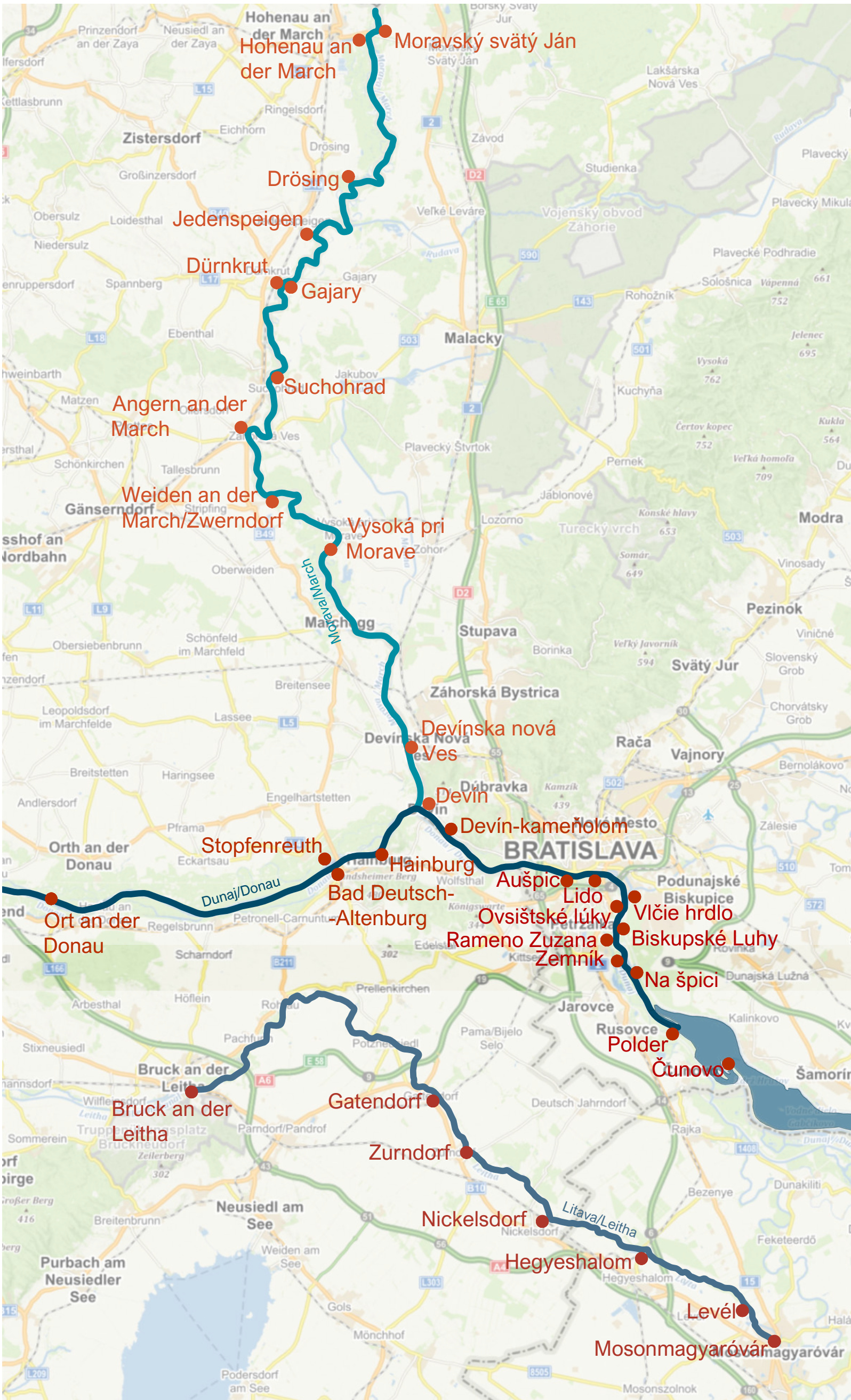
obr.č.100.: ARDING s.r.o

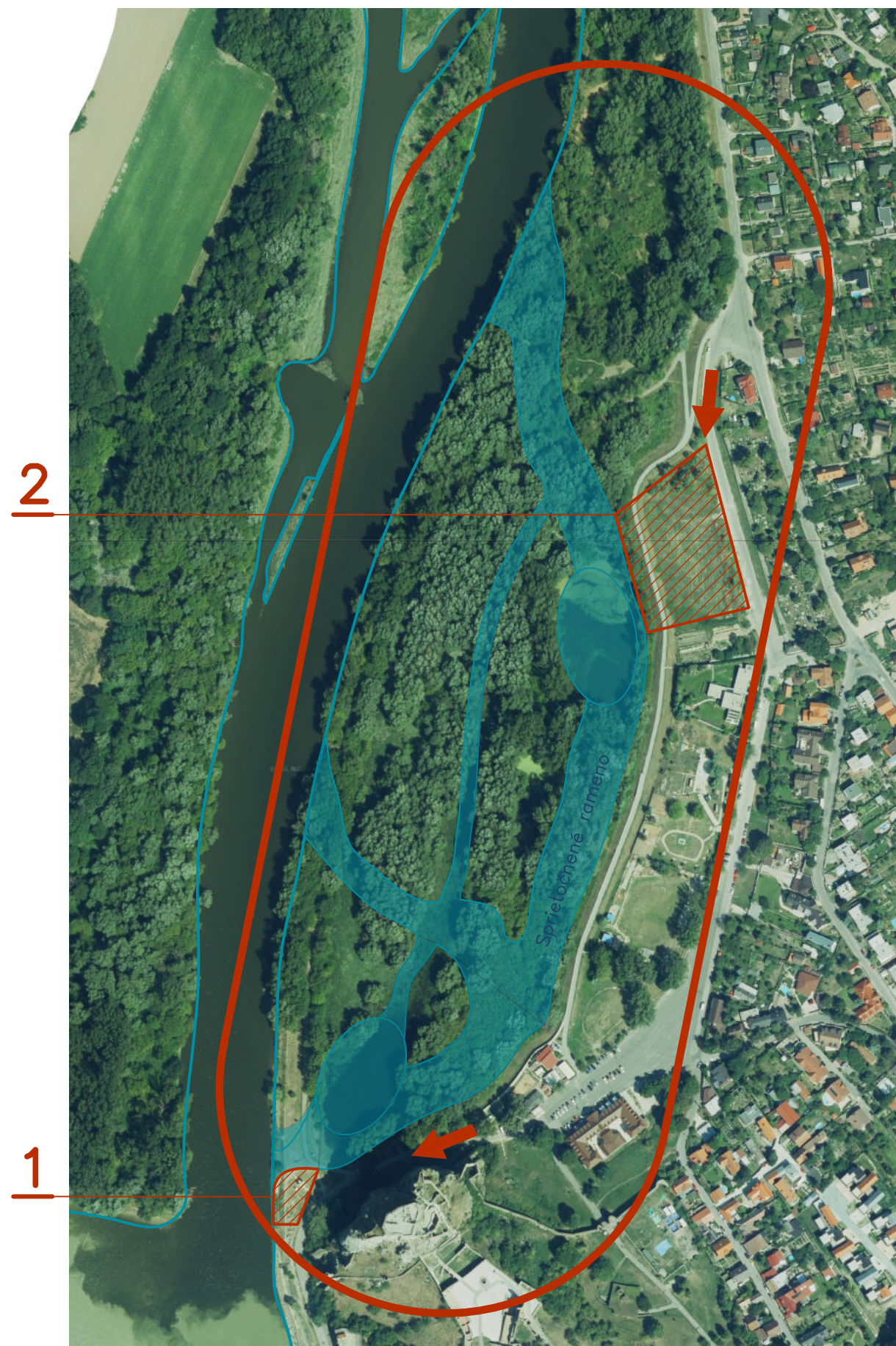
obr.č.101.: ARDING s.r.o

obr.č.102.: ARDING s.r.o

obr.č.103.: ARDING s.r.o

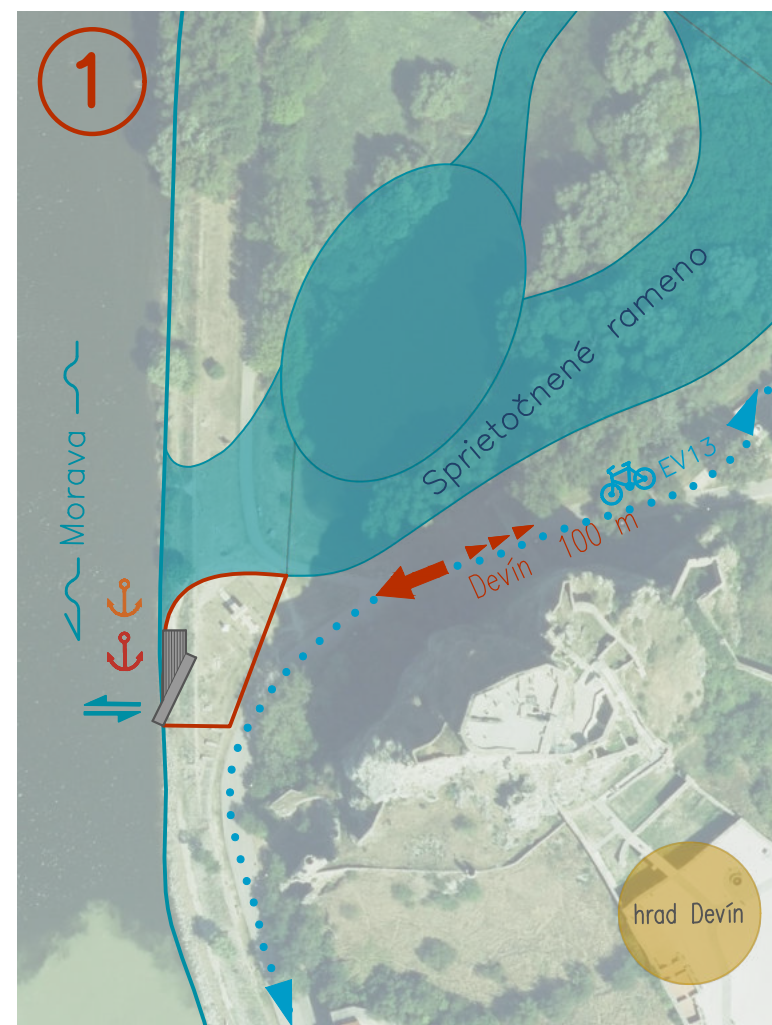






M 1: 4 000

Devín (rkm 0,150)



M 1: 2000



M 1: 2000

LEGENDA LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg Euro Velo 6



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



navrhovaná lodenica
vorgeschlagener Ruderclub



navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



výstupná a nástupná rampa
Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť
Bezugsgebiet



hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes



označenie riešenej lokality
Markierung des Bezugsgebietes



miesto pre výstup a nástup
Platz für Ein-und Austeigen

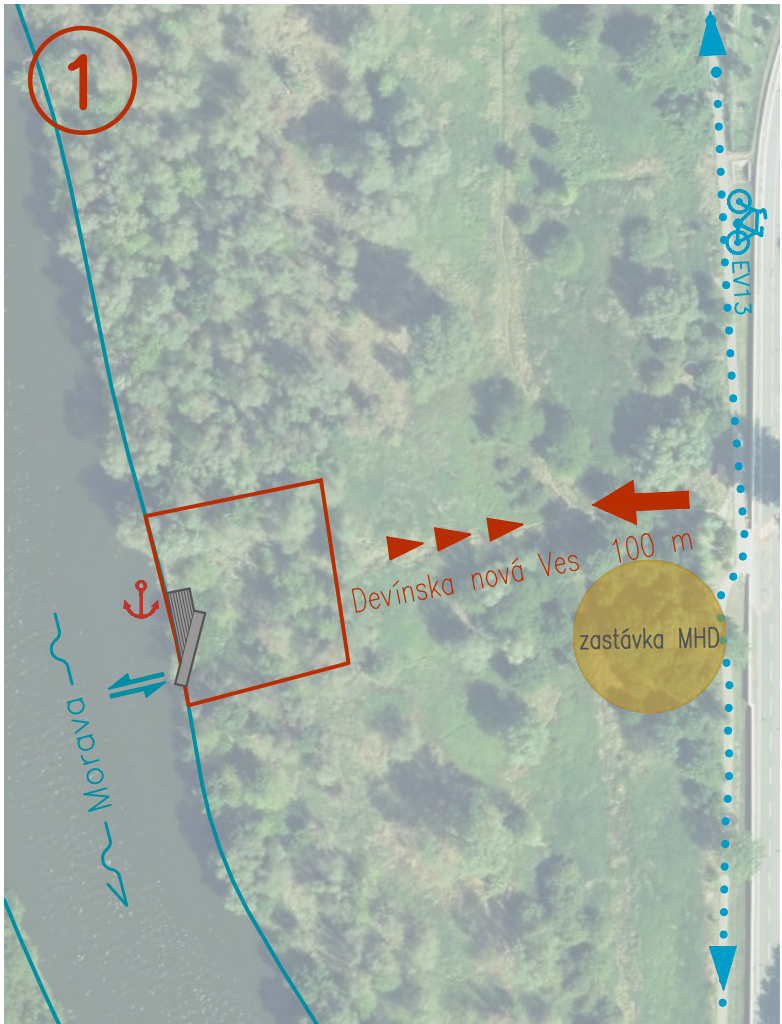


priestor pre výstavbu športoviska - lodenice
Platz für Bebauung des Ruderclubs

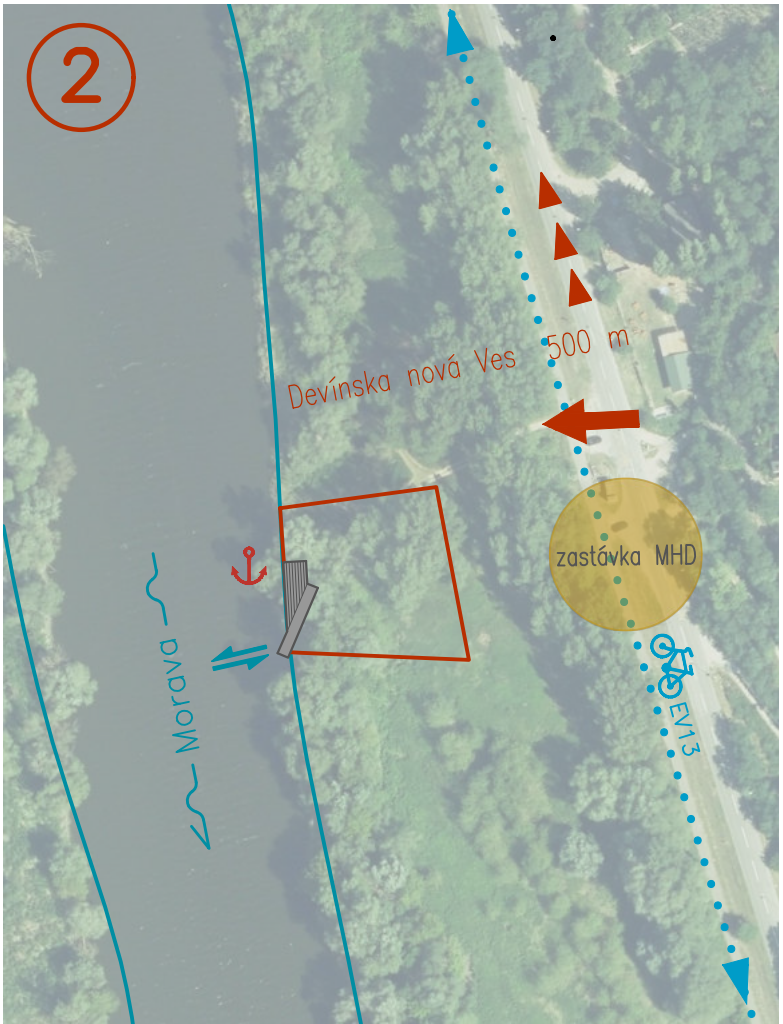
Devínska Nová Ves (rkm 3,5)



M 1: 4000



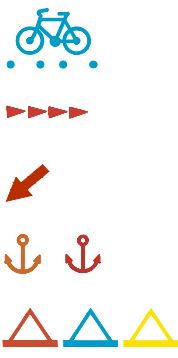
M 1: 2000



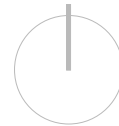
M 1: 2000



LEGENDA
LEGENDE



cyklotrasa Železnej opony EV13
Radweg Iron Curtain Trail EV13
cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde
prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet
prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/vorgeschlagene
navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



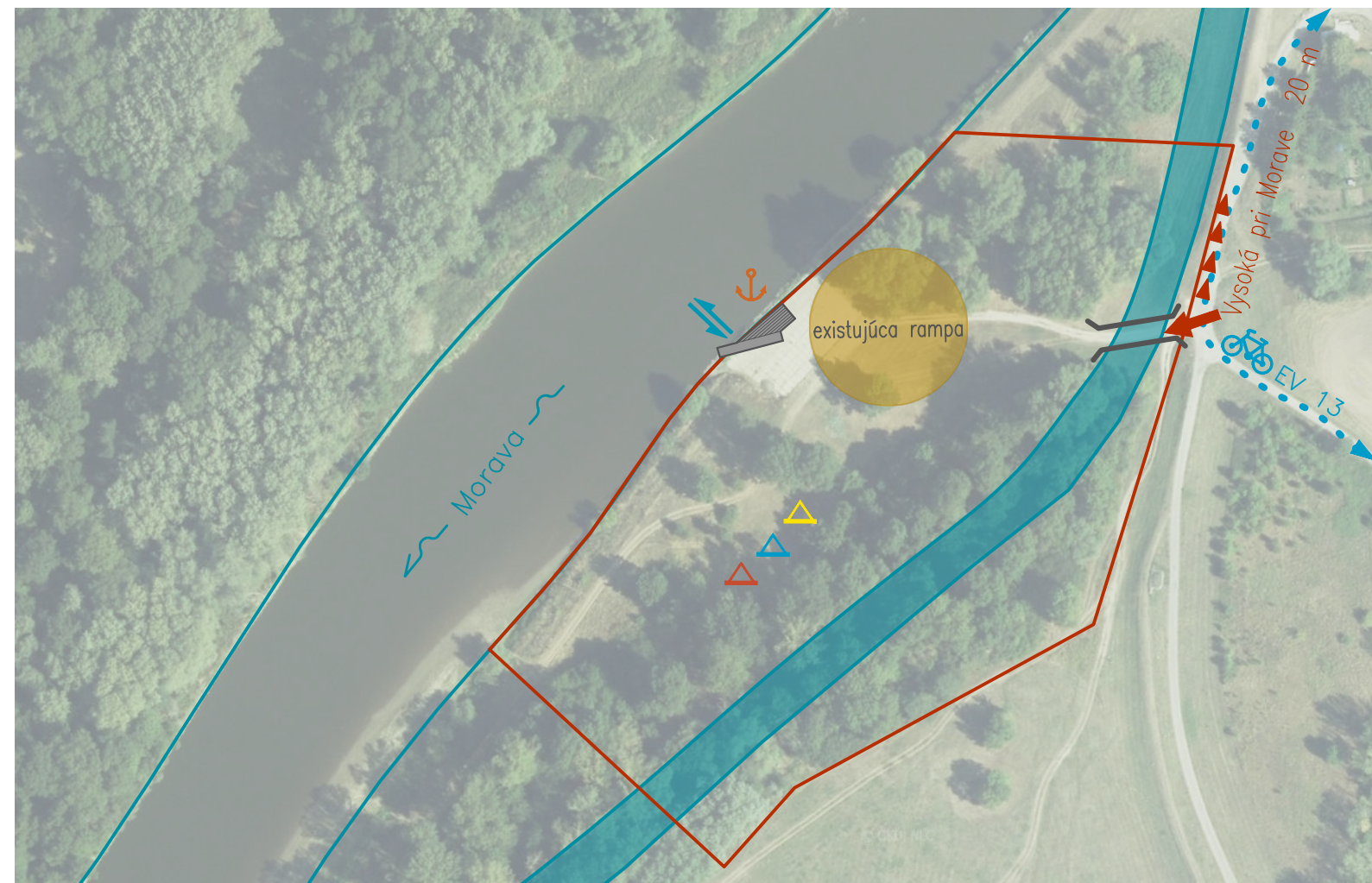
navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen
výstupná a nástupná rampa
Aus- und Einfahrtsrampe
výstup a nástup k rampe
Ein und Ausstieg zur Rampe
riešená oblasť
Bezugsgebiet
hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes
1. 2. označenie riešenej lokality
Markierung des Bezugsgebietes
1 alternatíva výstupiska a nástupiska č.1
Platz für Ein-und Aussteigen - Möglichkeit n.1
2 alternatíva výstupiska a nástupiska č.2
Platz für Ein-und Aussteigen - Möglichkeit n.2



Vysoká pri Morave (rkm 20,5)



M 1: 10 000



M 1: 2 000

LEGENDA
LEGENDE



cyklotrasa Železnej opony EV13
Radweg Iron Curtain Trail EV 13



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



most navrhovaný
Brücke vorgeschlagene



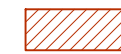
navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť
Bezugsgebiet



hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes



Suchohrad (rkm 35,1)



M 1: 2 000

LEGENDA
LEGENDE



cyklotrasa Železnej opony EV13
Radweg Iron Curtain Trail EV13



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



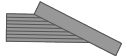
prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť
Bezugsgebiet



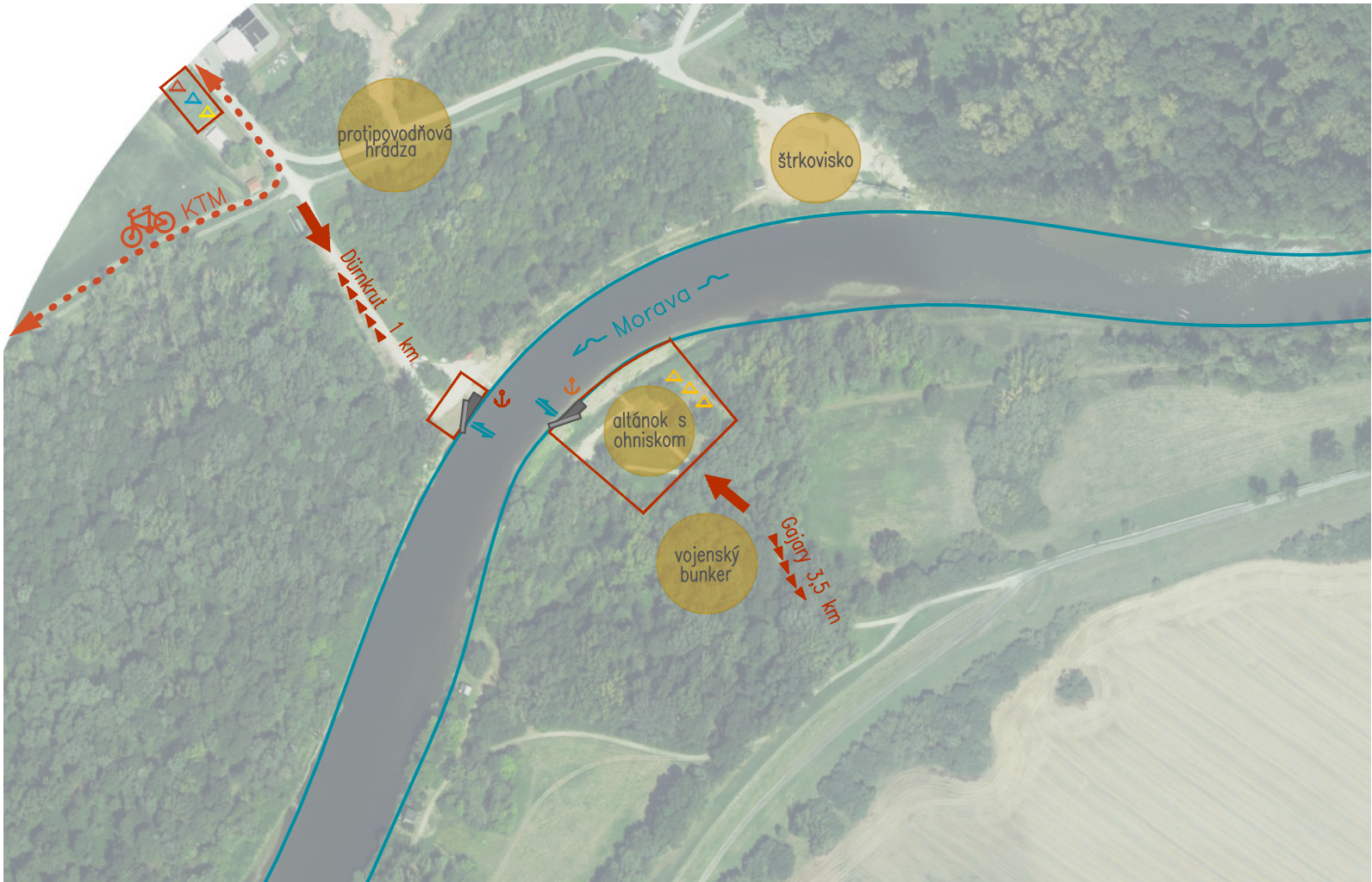
hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

POZNÁMKA:
BEMERKUNG: pozemok zasahuje do súkromných parciel
das Land greift in private Grundstücke ein

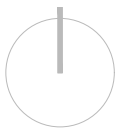
Dürnkrut / Gajary (rkm 44,5)



M 1:10 000



M 1: 4 000



LEGENDA
LEGENDE



cyklotrasa Kamp-Thaya-March
Radweg Kamp-Thaya-March



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



jestvujúce táborisko
vorhandene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť
Bezugsgebiet

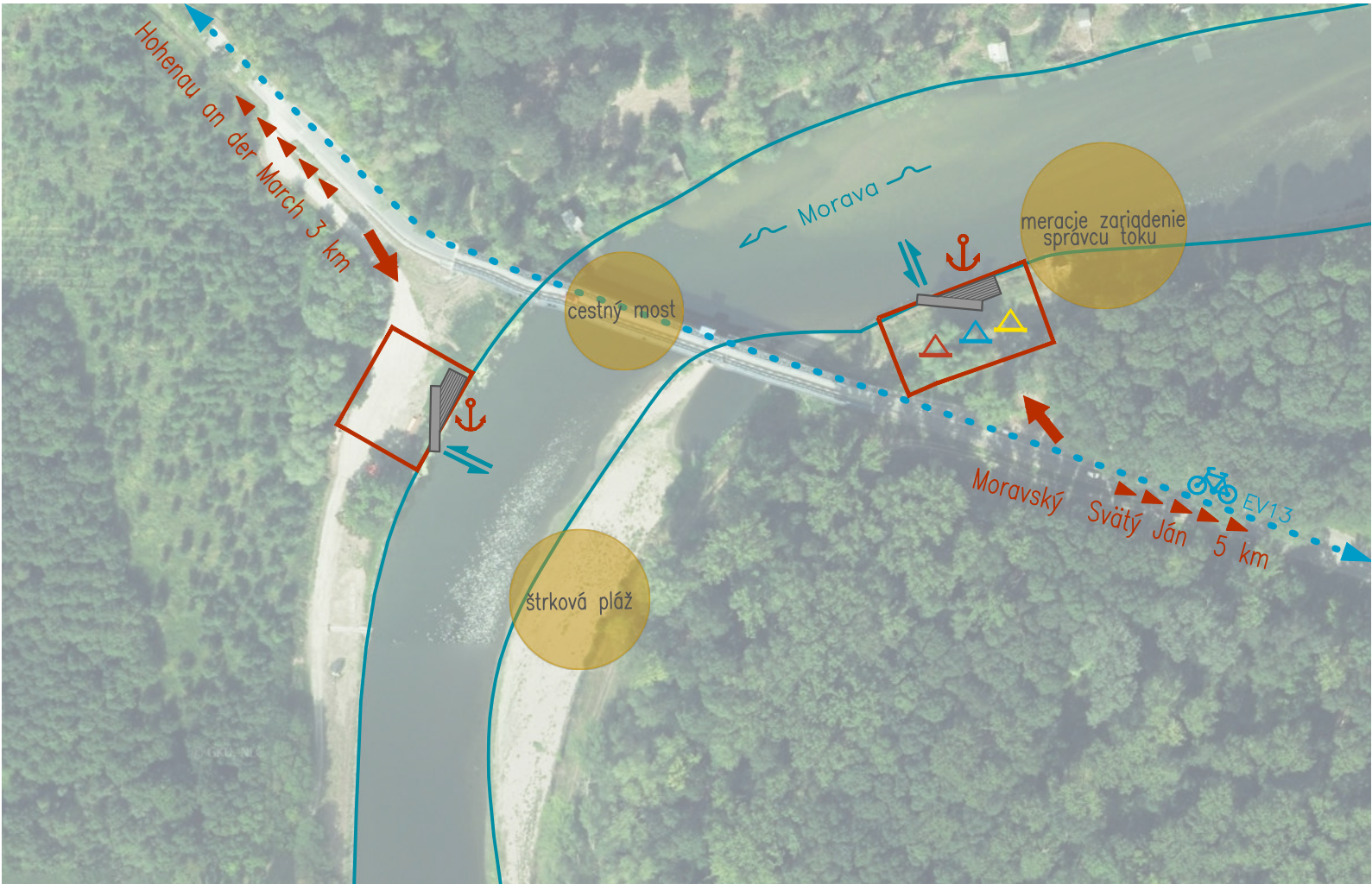


hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

Hohenau an der March/ Moravský Svätý Ján (rkm 66,9)



M 1: 10 000



M 1: 2 000



LEGENDA
LEGENDE



cyklotrasa Železnej opony EV13

Radweg Iron Curtain trail EV 13



cestný prístup do obce

Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok

Zugang zum Gebiet



prístavisko existujúce/ navrhované

Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko

vorgeschlagene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena

vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



výstupná a nástupná rampa

Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe

Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť

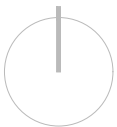
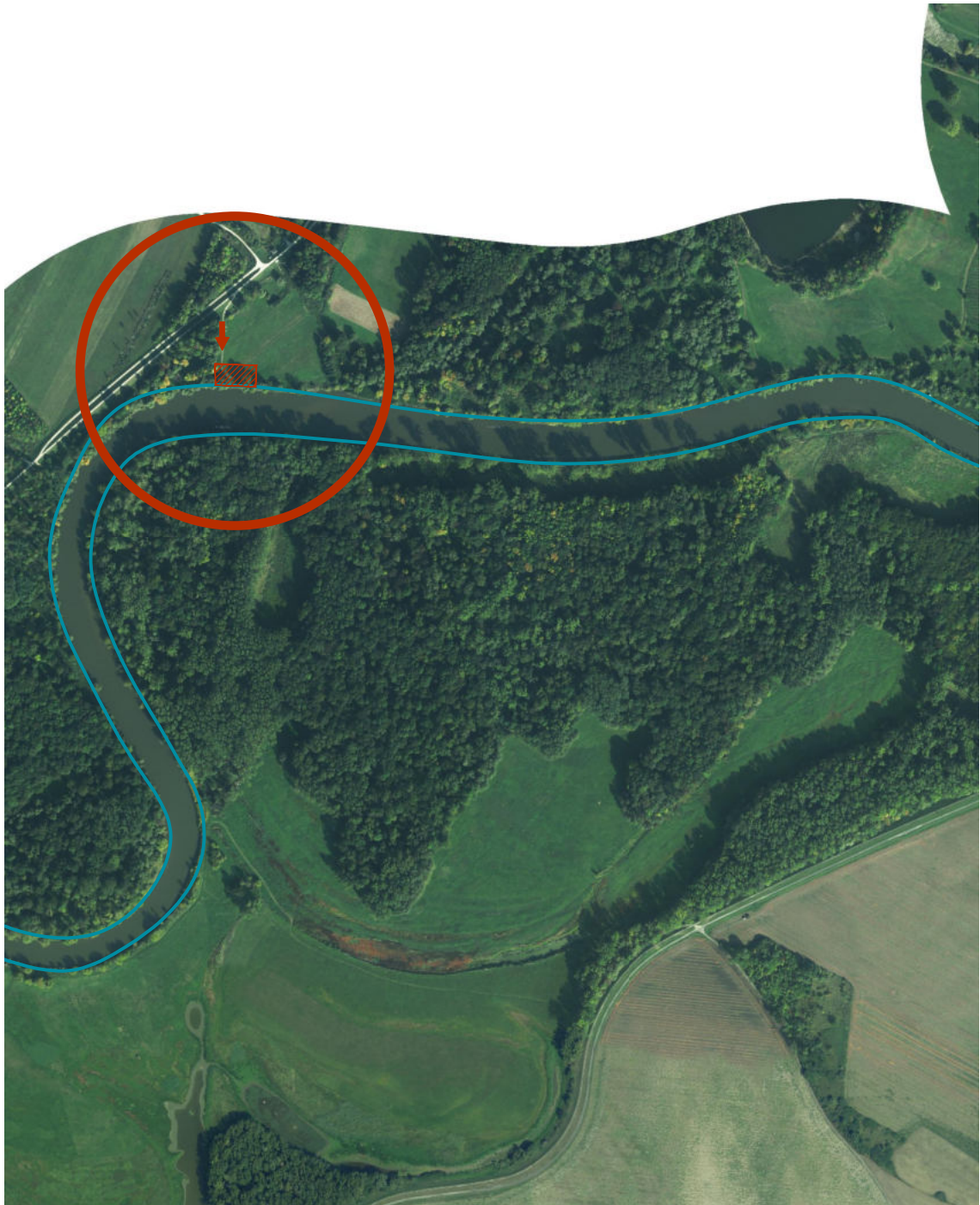
Bezugsgebiet



hranica riešenej lokality

Grenze des Bezugsgebietes

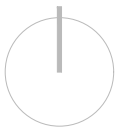
Drösing (rkm 56,5)



M 1 : 10 000



M 1: 2 000



LEGENDA
LEGENDE



cyklotrasa Kamp-Thaya-March
Radweg Iron Curtain trail EV 13



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť
Bezugsgebiet



hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

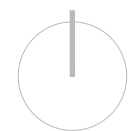
Jedenspeigen (rkm 49,5)



M 1: 10 000



M 1: 2000



LEGENDA LEGENDE



cyklotrasa Kamp-Thaya-March
Radweg Kamp-Thaya-March



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



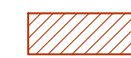
navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť
Bezugsgebiet

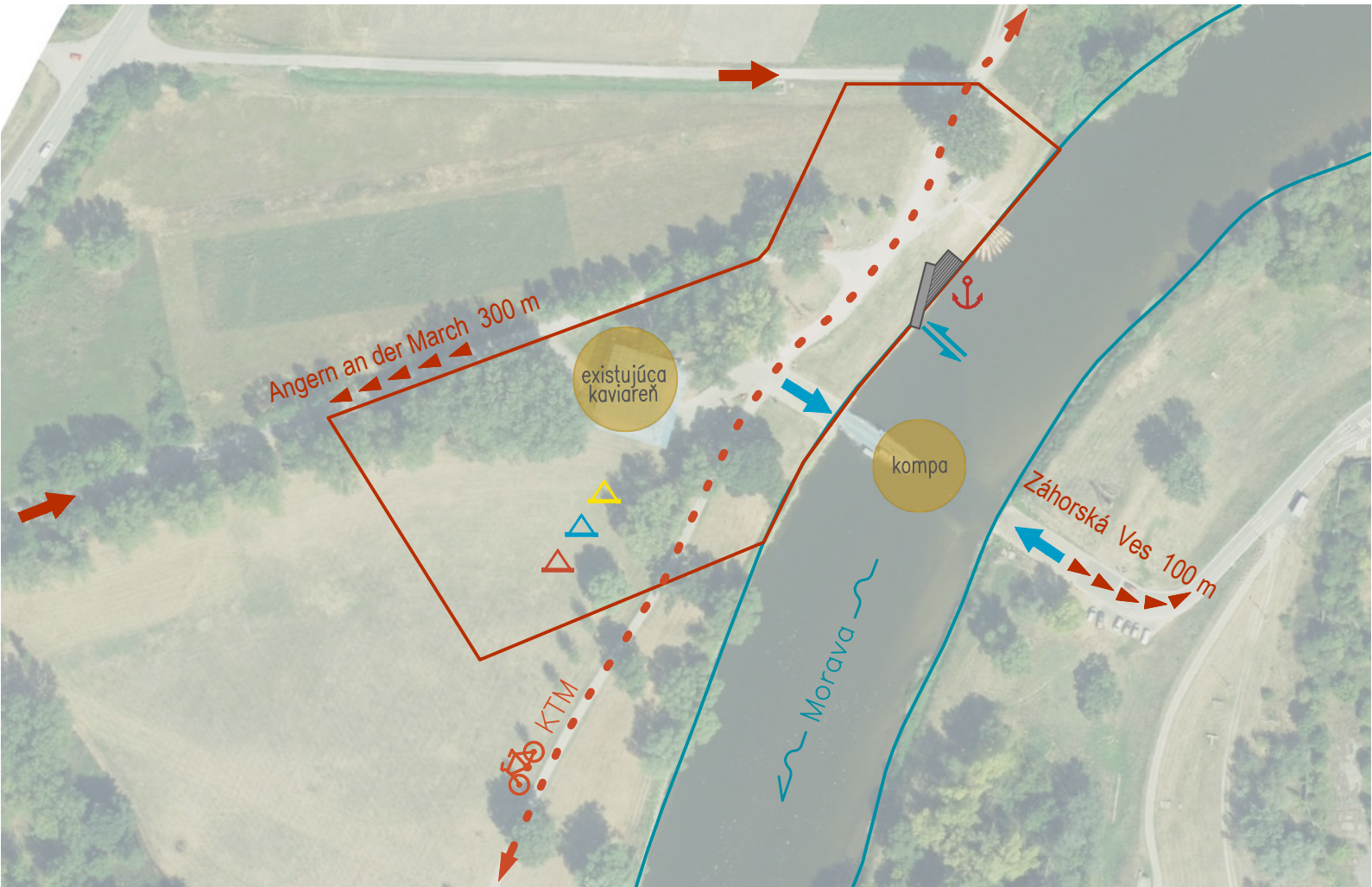


hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

Angern an der March / Záhorská Ves (rkm 31,8)



M 1: 10 000



M 1: 2000



LEGENDA
LEGENDE



cyklotrasa Kamp-Thaya-March

Radweg Kamp-Thaya-March



cestný prístup do obce

Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok

Zugang zum Gebiet



prístup ku kompe

Zugang zur Fähre



prístavisko existujúce/ navrhované

Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko

vorgeschlagene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena

vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa

vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe

Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť

Bezugsgebiet



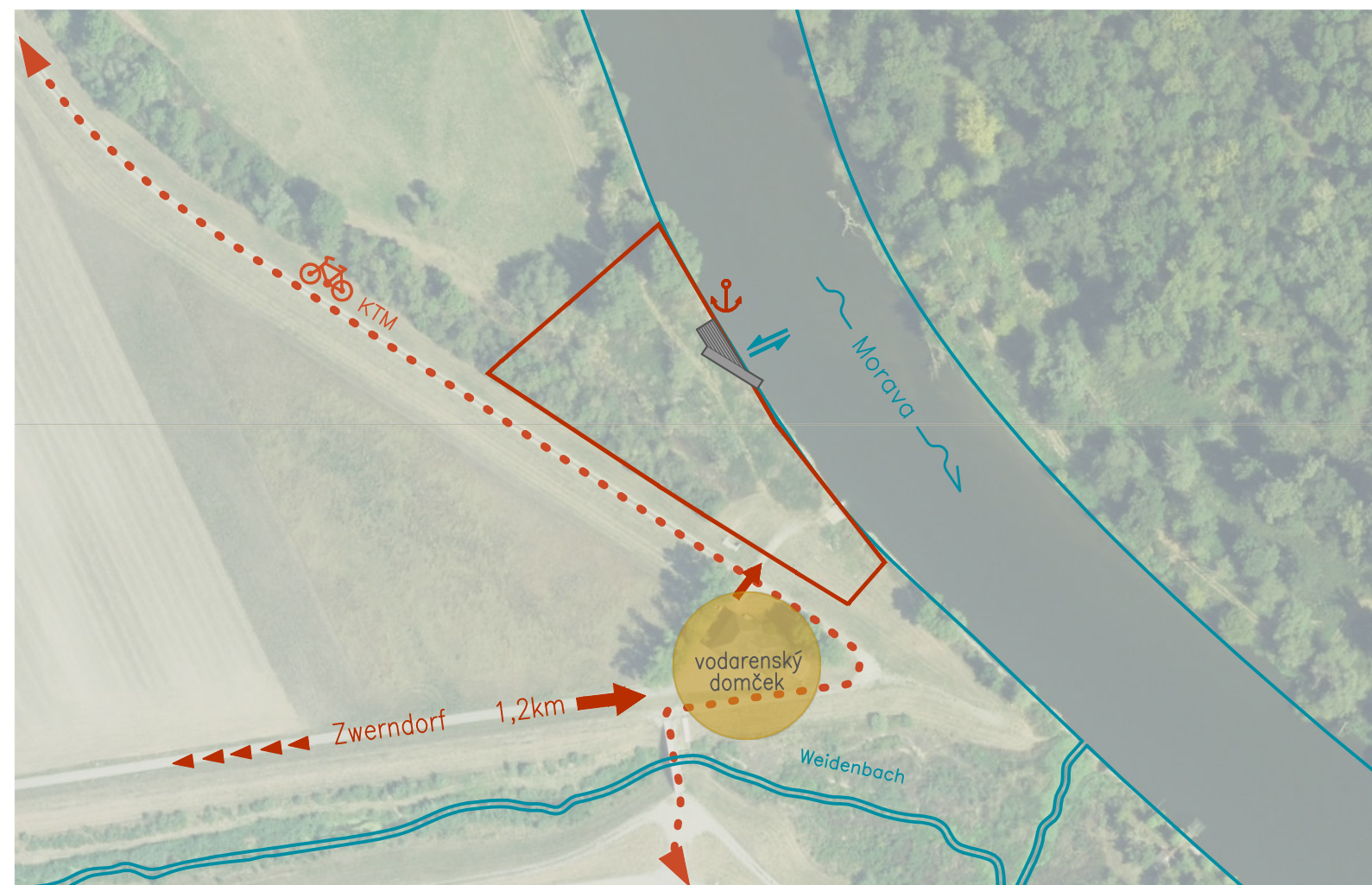
hranica riešenej lokality

Grenze des Bezugsgebietes

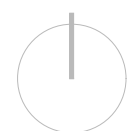
Weiden an der march - Zwerndorf (rkm 27,8)



M 1: 10 000



M 1: 2 000



LEGENDA LEGENDE



cyklotrasa Kamp-Thaya-March
Radweg Kamp-Thaya-March



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť
Bezugsgebiet



hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

Devín-kameňolom (rkm 1877,800)



M 1:5 000



M 1: 2 000



LEGENDA
LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg Euro Velo 6



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



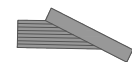
prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



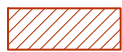
navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť
Bezugsgebiet

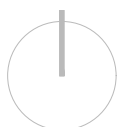


hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

Aušpic (rkm 1869,200)



M 1:10 000



M 1: 2 000

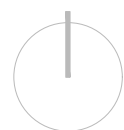
LEGENDA
LEGENDE



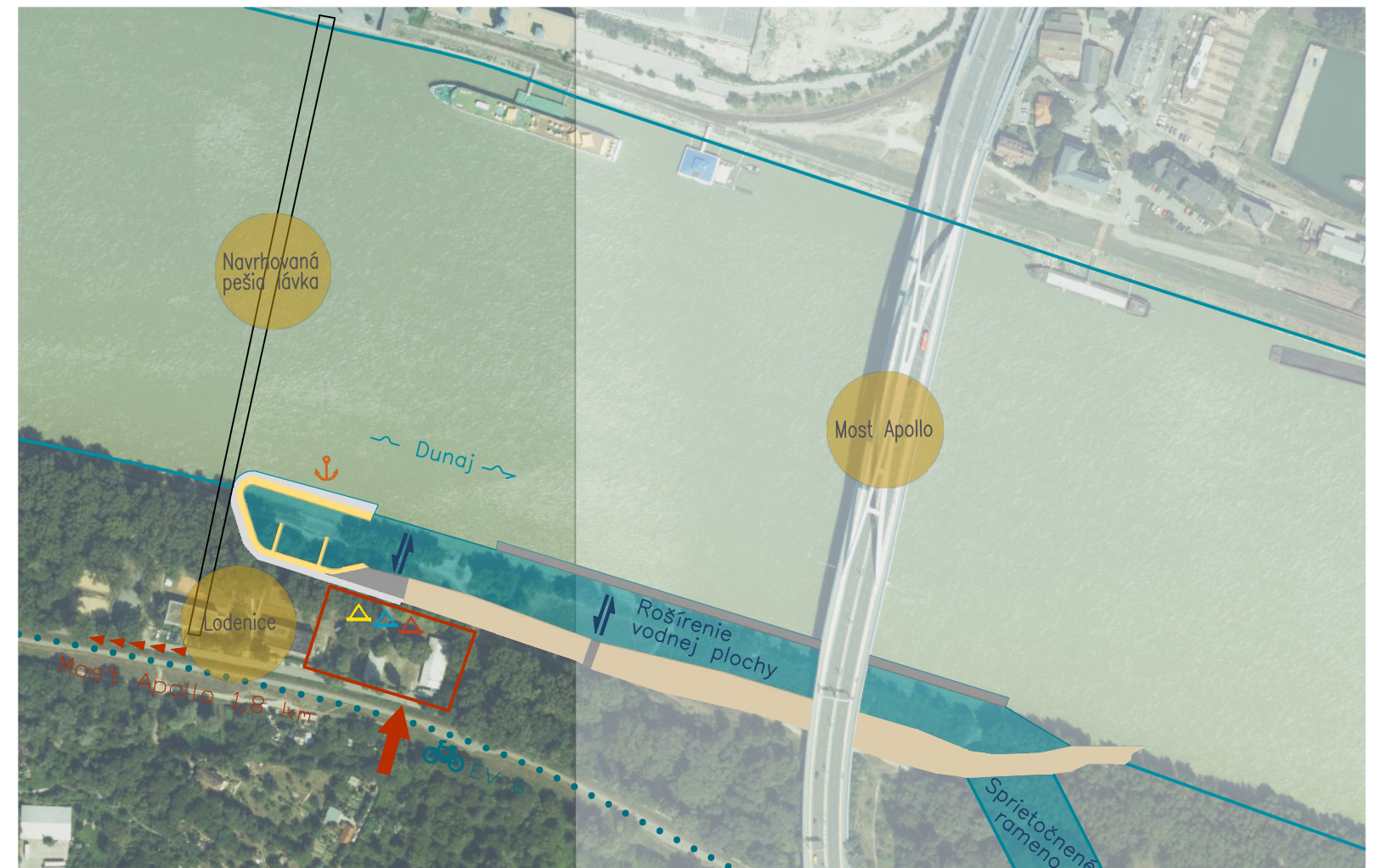
- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
<i>Internationaler Radweg Euro Velo 6</i> |  | navrhované sprietočenie ramena
<i>vorgeschlagene Reintegration von Altarmen</i> |
|  | cestný prístup do obce
<i>Zugang zu Gemeinde</i> |  | navrhovaná výstupná a nástupná rampa
<i>vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe</i> |
|  | prístup na pozemok
<i>Zugang zum Gebiet</i> |  | výstup a nástup k rampe
<i>Ein und Ausstieg zur Rampe</i> |
|  | prístavisko existujúce/ navrhované
<i>Anlegestelle vorhanden/ vorgeschlagene</i> |  | riešená oblasť
<i>Bezugsgebiet</i> |
|  | navrhované táborisko
<i>vorgeschlagene Liegewiese</i> |  | hranica riešenej lokality
<i>Grenze des Bezugsgebietes</i> |
| | |  | navrhované prístavisko pre osemveslicu
<i>vorgeschlagener Hafen für den Achter</i> |



Lido (rkm 1868,10)



M 1:10 000



M 1: 4 000



LEGENDA LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg Euro Velo 6



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



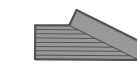
prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena a rozšírenie vodnej plochy
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen und Erweiterung des Wassergebietes



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe

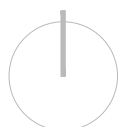


riešená oblasť
Bezugsgebiet

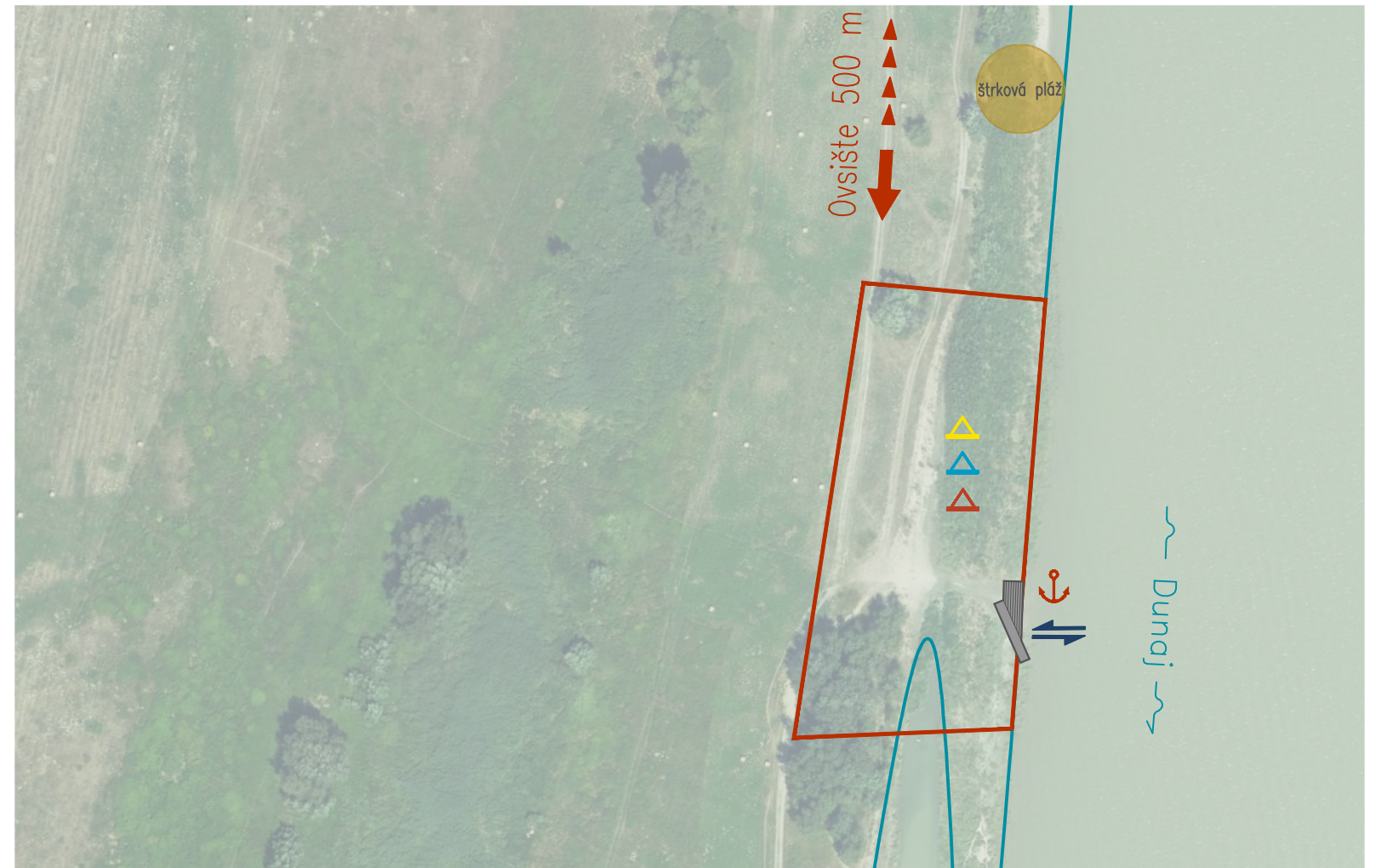


hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

Ovsištské lúky (rkm 1865,20)



M 1:10 000



M 1:2 000



LEGENDA LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg Euro Velo 6



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť
Bezugsgebiet



hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

Vlčie hrdlo (rkm 1864,70)



M 1: 5 000



M 1: 2 000



LEGENDA LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg Euro Velo 6



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe

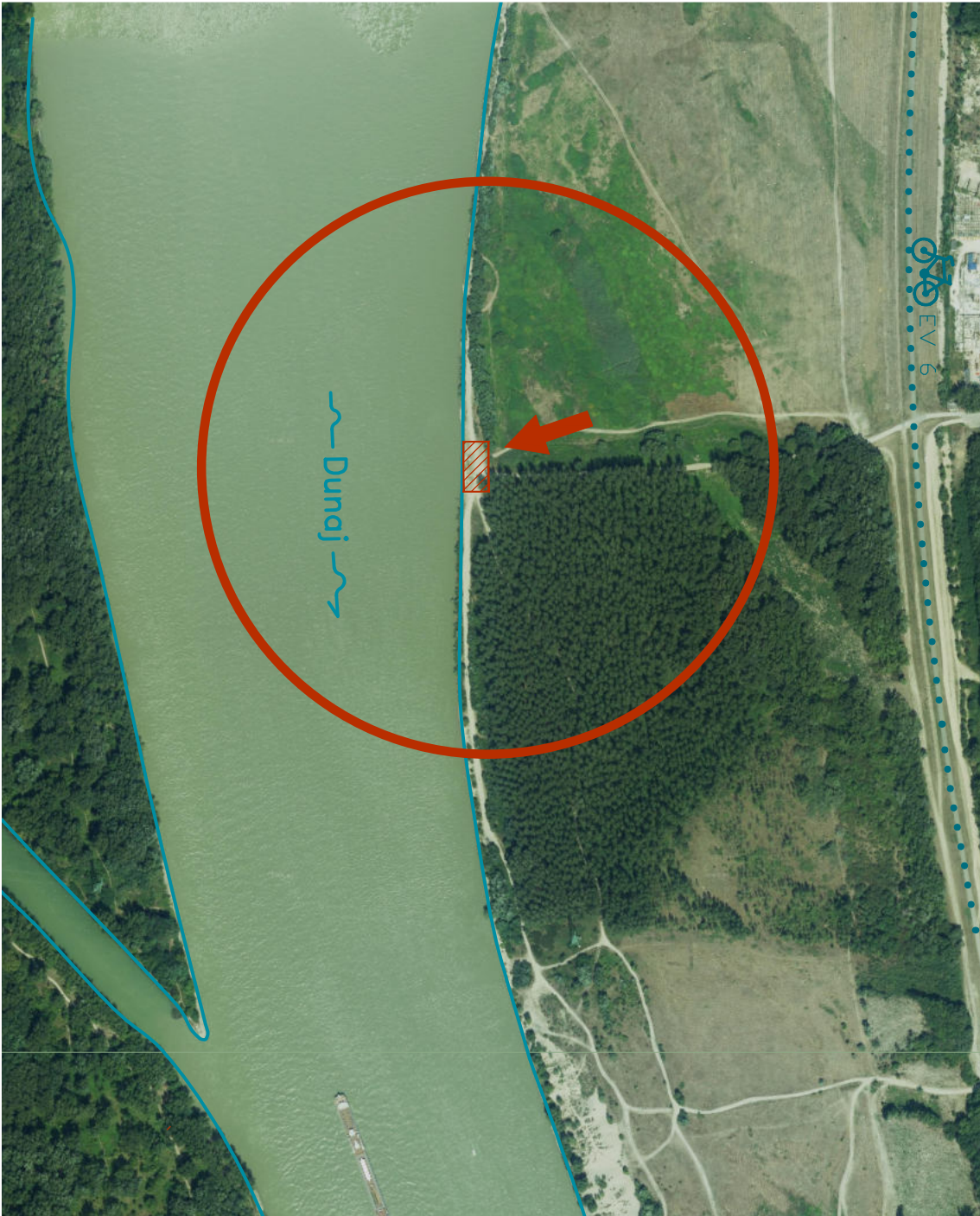


riešená oblasť
Bezugsgebiet



hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

Biskupské luhy (rkm 1862,800)



M 1:10 000



M 1: 2 000



LEGENDA
LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg Euro Velo 6



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



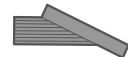
prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



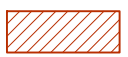
navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe

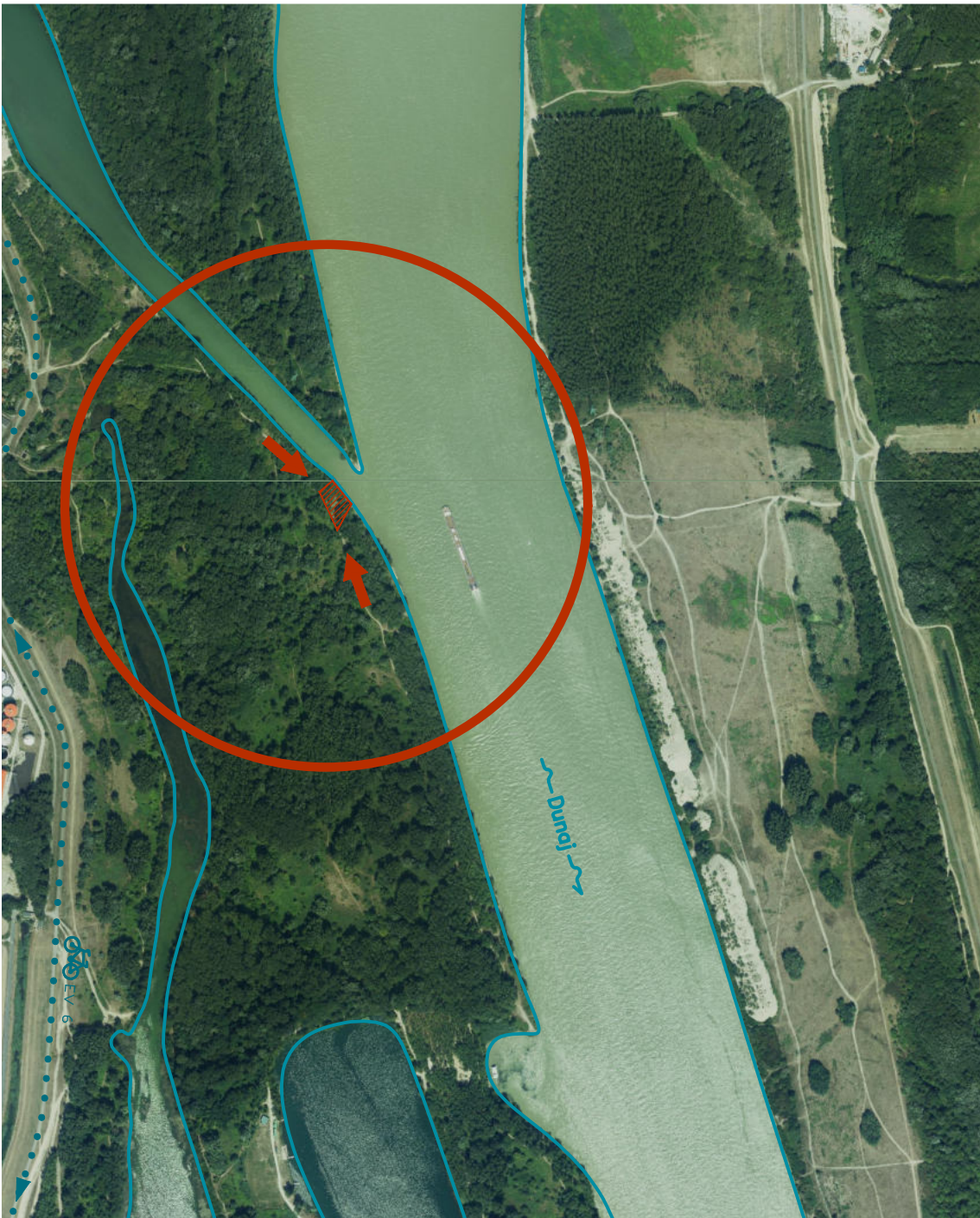


riešená oblasť
Bezugsgebiet

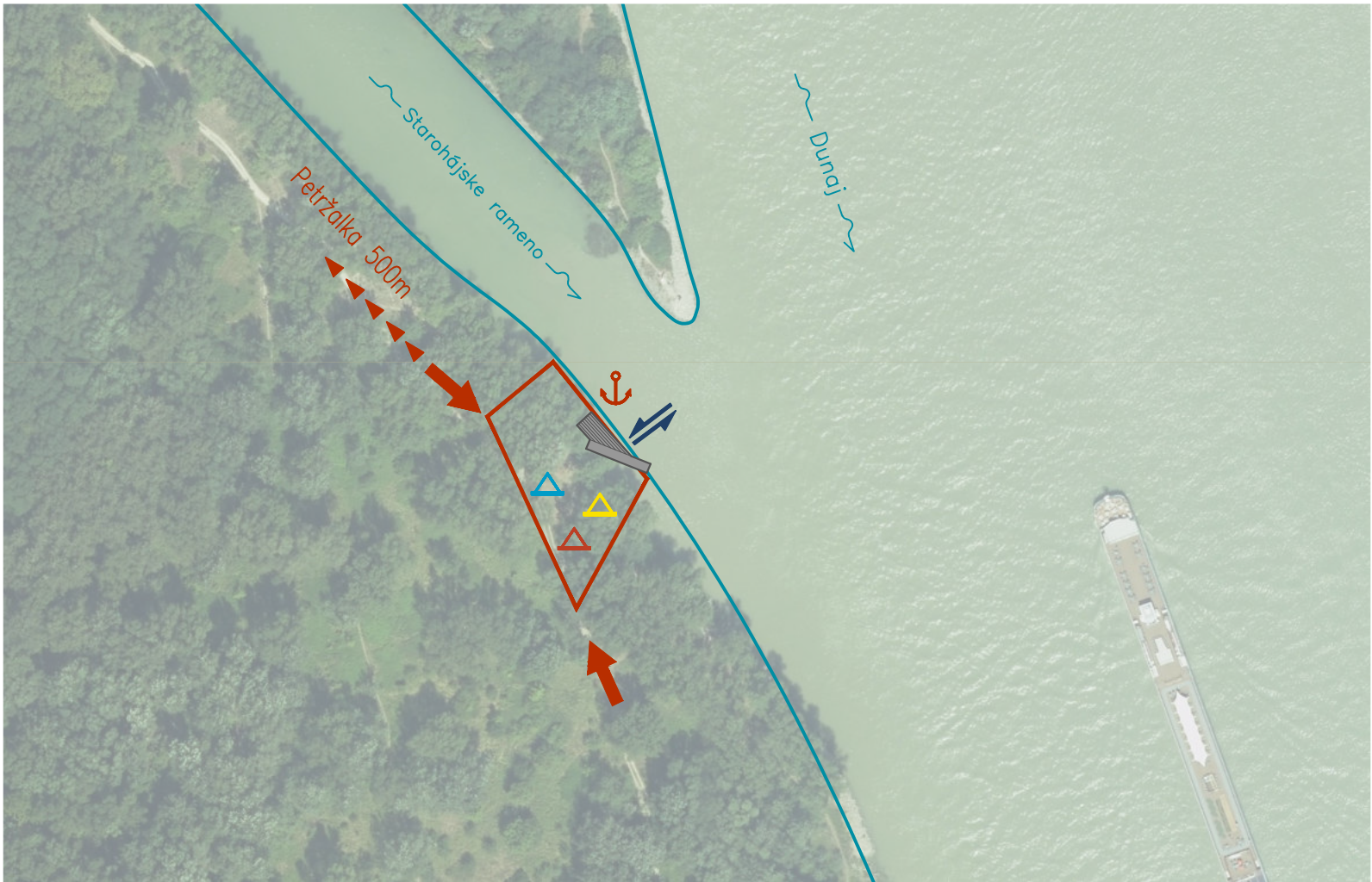


hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

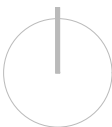
Rameno Zuzana - Zemník (rkm 1861,400)



M 1:10 000



M 1: 2 000



LEGENDA
LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg Euro Velo 6



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



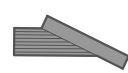
prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



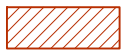
navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe

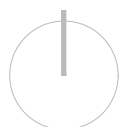
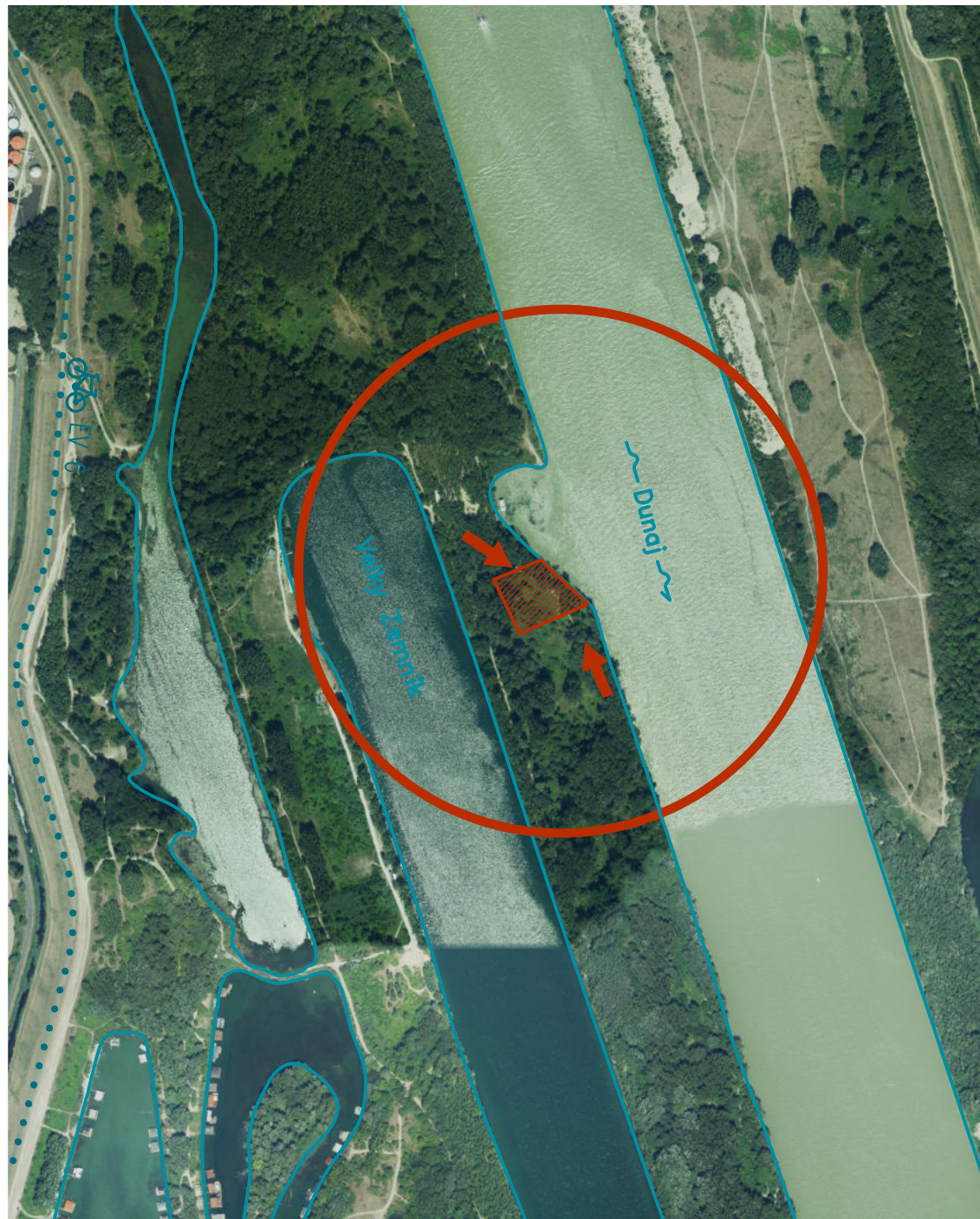


riešená oblasť
Bezugsgebiet

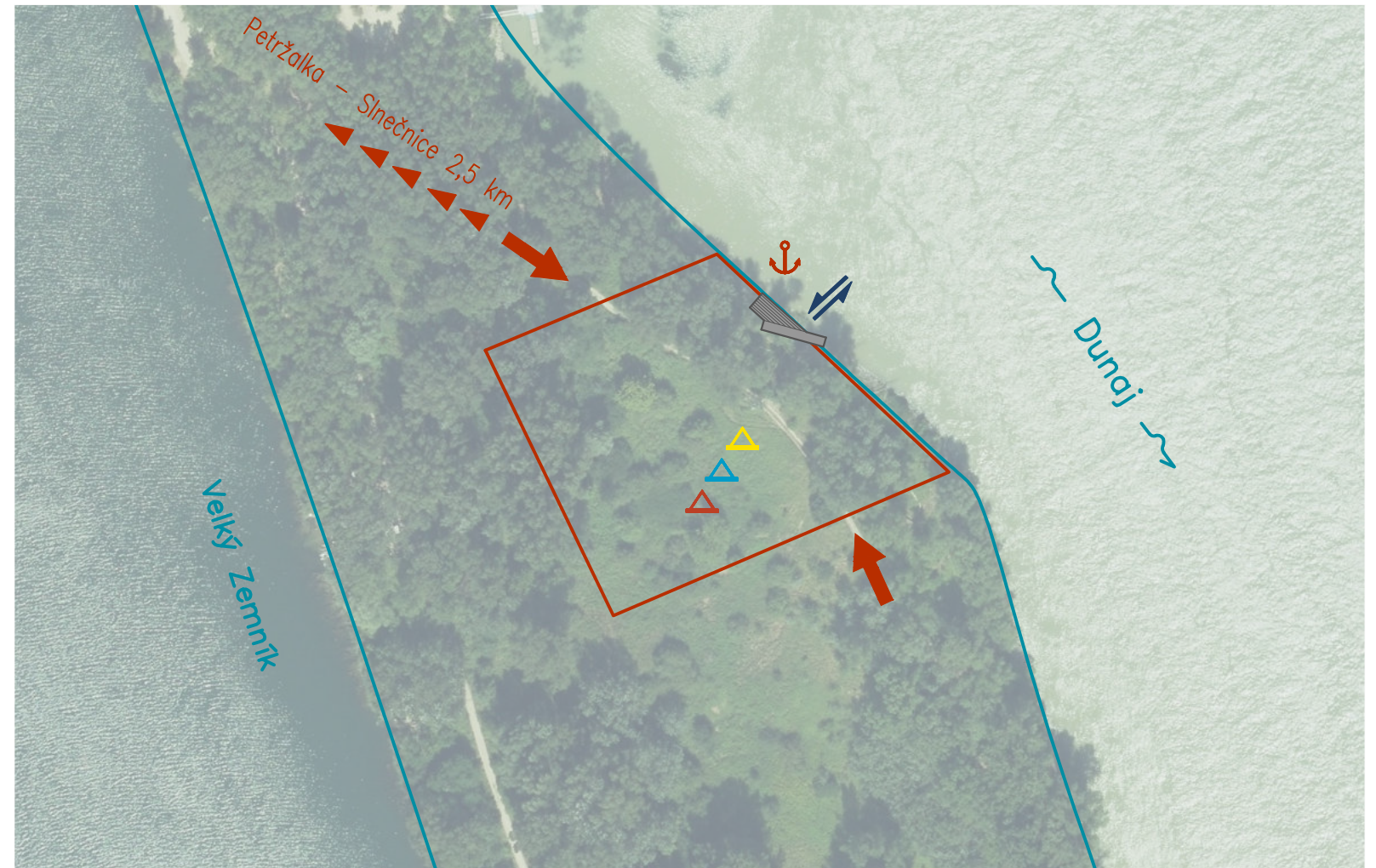


hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

Zemník (rkm 1861,400)



M 1: 10 000



M 1: 2 000



LEGENDA LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg Euro Velo 6



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



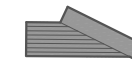
prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



výstupná a nástupná rampa
Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe

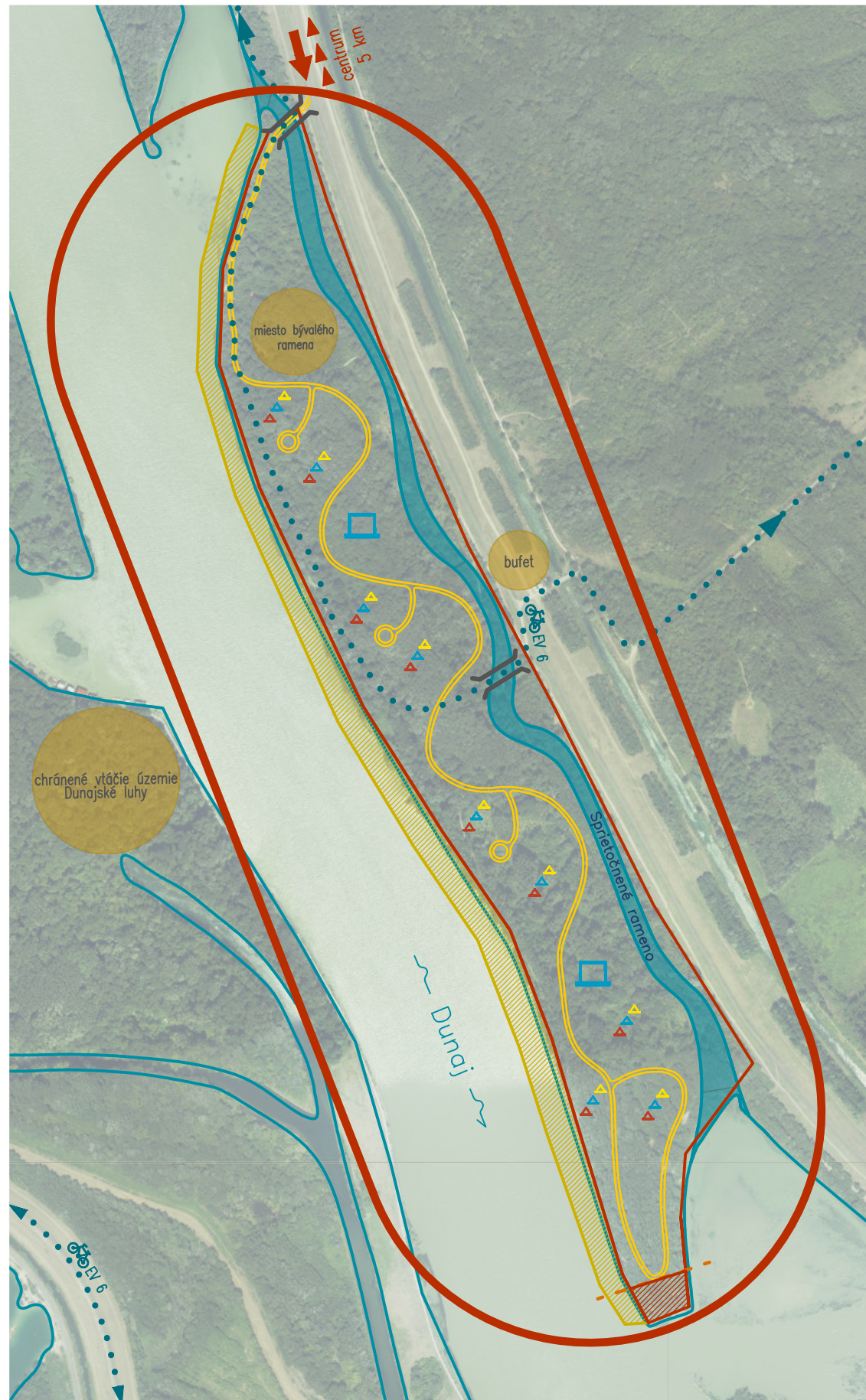


riešená oblasť
Bezugsgebiet

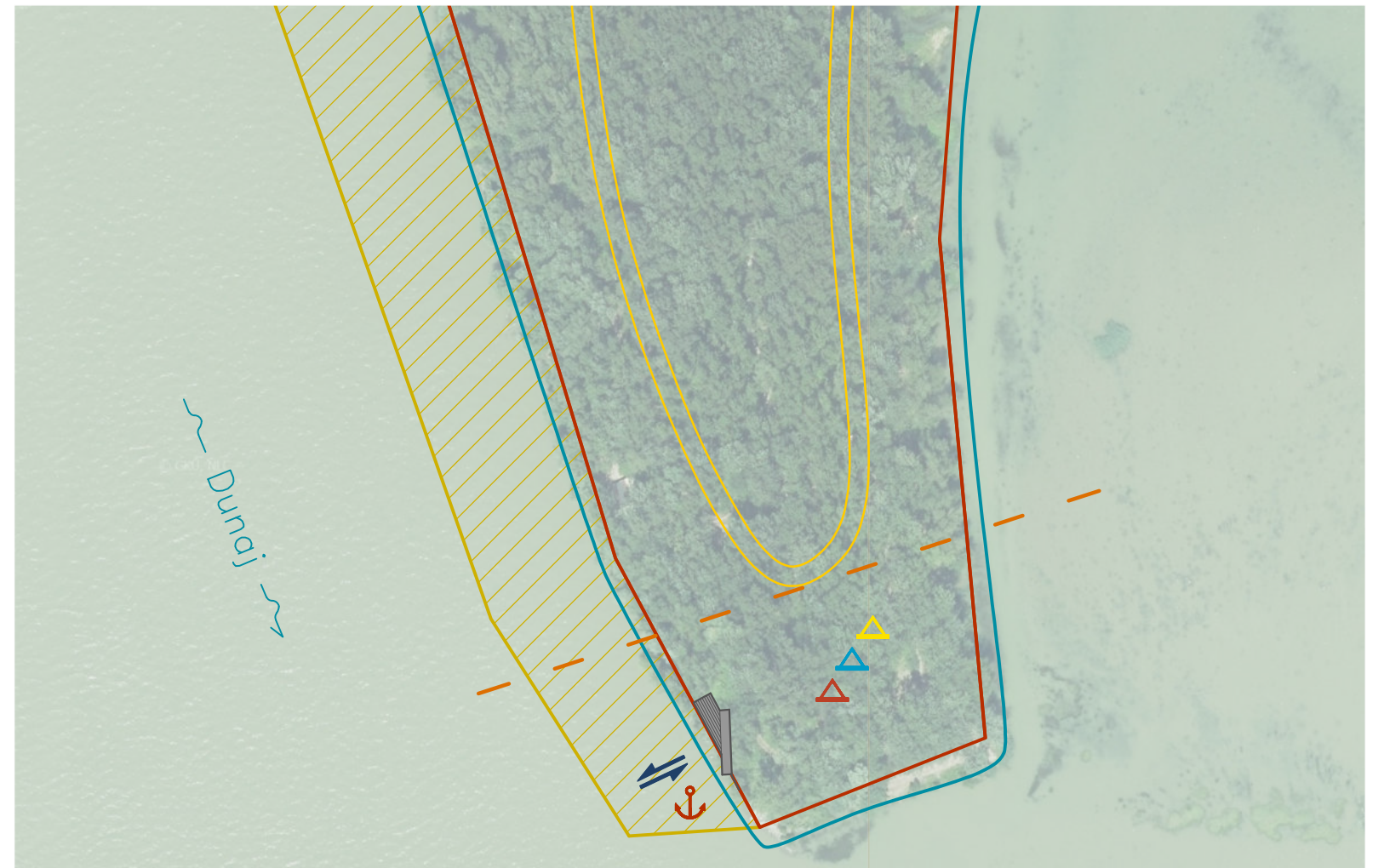


hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

Gajc - Na špici (rkm 1857,60)



M 1: 10 000



M 1: 2000



LEGENDA LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg Euro Velo 6



cestný prístup do obce
Straßenzugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



táborisko navrhované
Campingplatz vorgeschlagene



chodník navrhovaný
Gehsteig vorgeschlagene



most navrhovaný
Brücke vorgeschlagene



navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



navrhované miesto pre sociálne zariadenia
vorgeschlagener Platz für Sanitäranlagen



riešená oblasť
Bezugsgebiet



úprava brehovej čiary, odkameňovanie brehu
a nahradenie štrkovými plážami
*Anpassung der Küstenlinie, Entfernung der Steine
und Ersatz durch Kiesstrände*



hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes



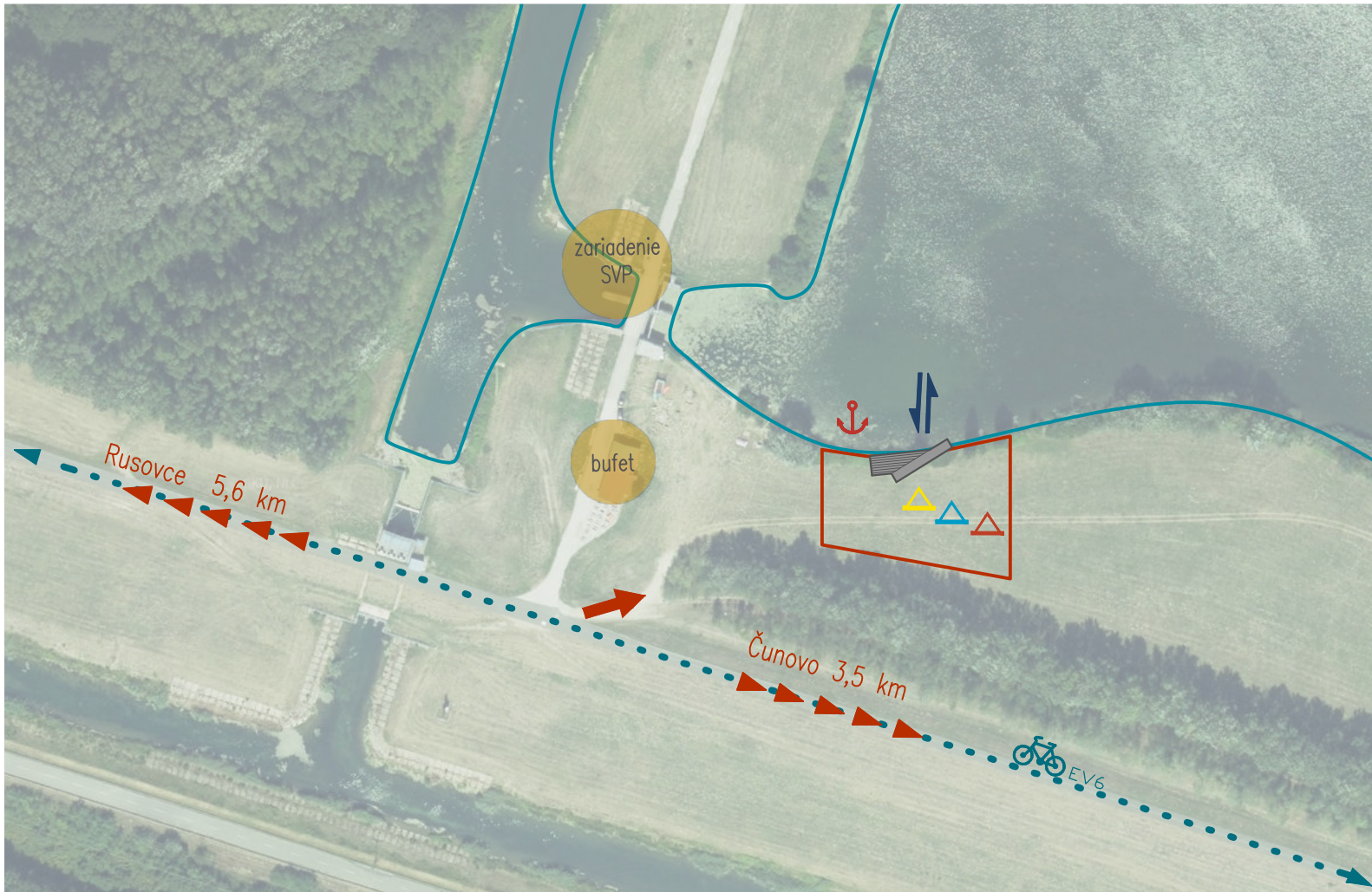
hranica lokality určenej pre vodákov
Grenze des Gebietes für die Ruderer



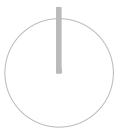
Polder (rkm 1855,50)



M 1: 10 000



M 1: 2 000



LEGENDA
LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg EuroVelo 6



cestný prístup do obce
Zugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



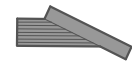
prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



navrhované sprietočnenie ramena
vorgeschlagene Reintegration von Altarmen



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Austieg zur Rampe



riešená oblasť
Bezugsgebiet



hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes

Čuňovo (rkm 1851,200)



M 1: 2 000



M 1: 5000



LEGENDA LEGENDE



medzinárodná cyklotrasa Euro Velo 6
Internationaler Radweg Euro Velo 6



cestný prístup do obce
Straßenzugang zur Gemeinde



prístup na pozemok
Zugang zum Gebiet



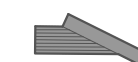
prístavisko existujúce/ navrhované
Anlegestelle vorhandene/ vorgeschlagene



navrhované táborisko
vorgeschlagene Liegewiese



prenášková trasa - úprava komunikácie
Übertragungsweg - Anpassung des Straßenweges



navrhovaná výstupná a nástupná rampa
vorgeschlagene Aus- und Einfahrtsrampe



výstup a nástup k rampe
Ein und Ausstieg zur Rampe



navrhované prístavisko pre osemveslicu
vorgeschlagener Hafen für den Achter



riešená oblasť
Bezugsgebiet



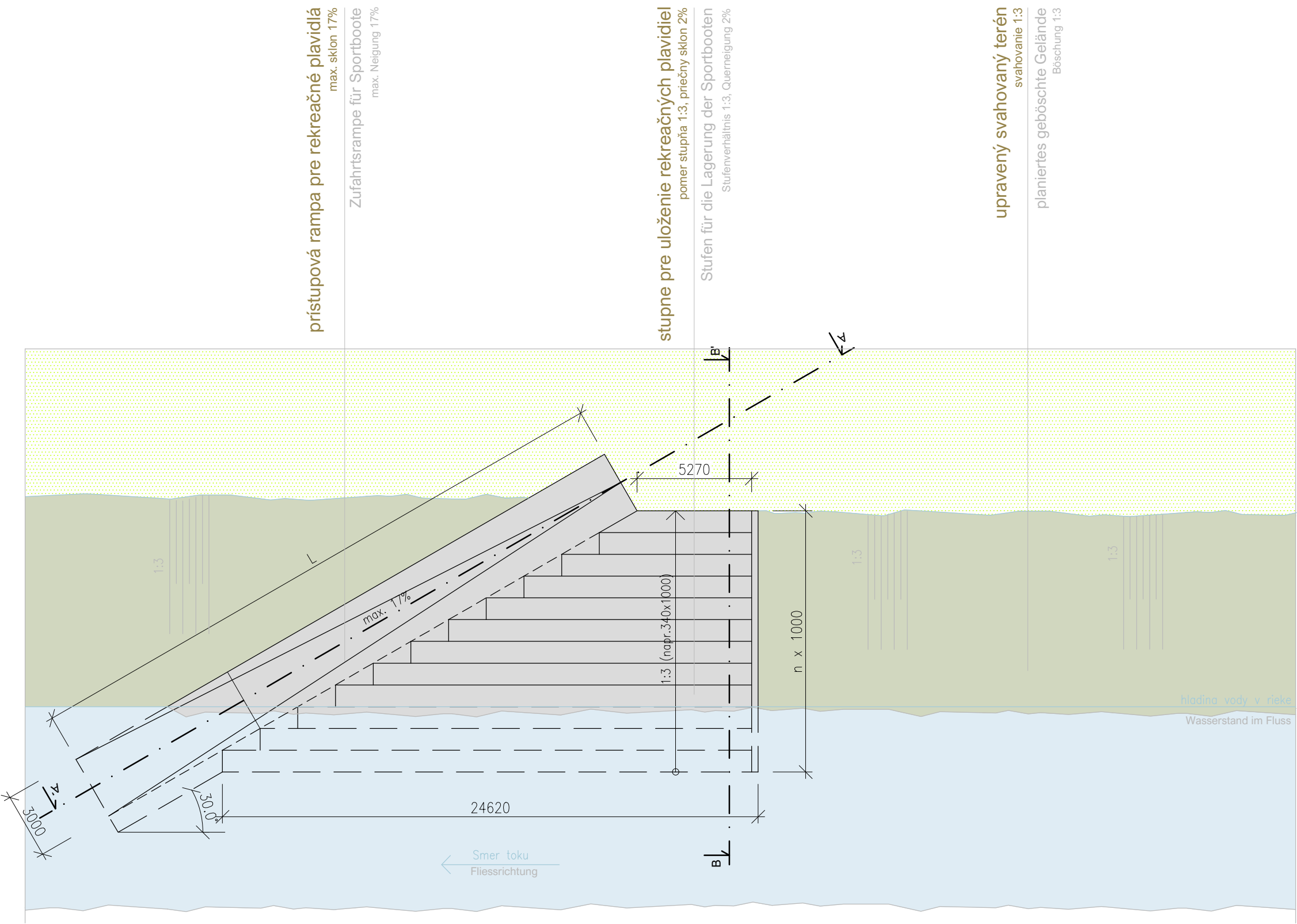
hranica riešenej lokality
Grenze des Bezugsgebietes



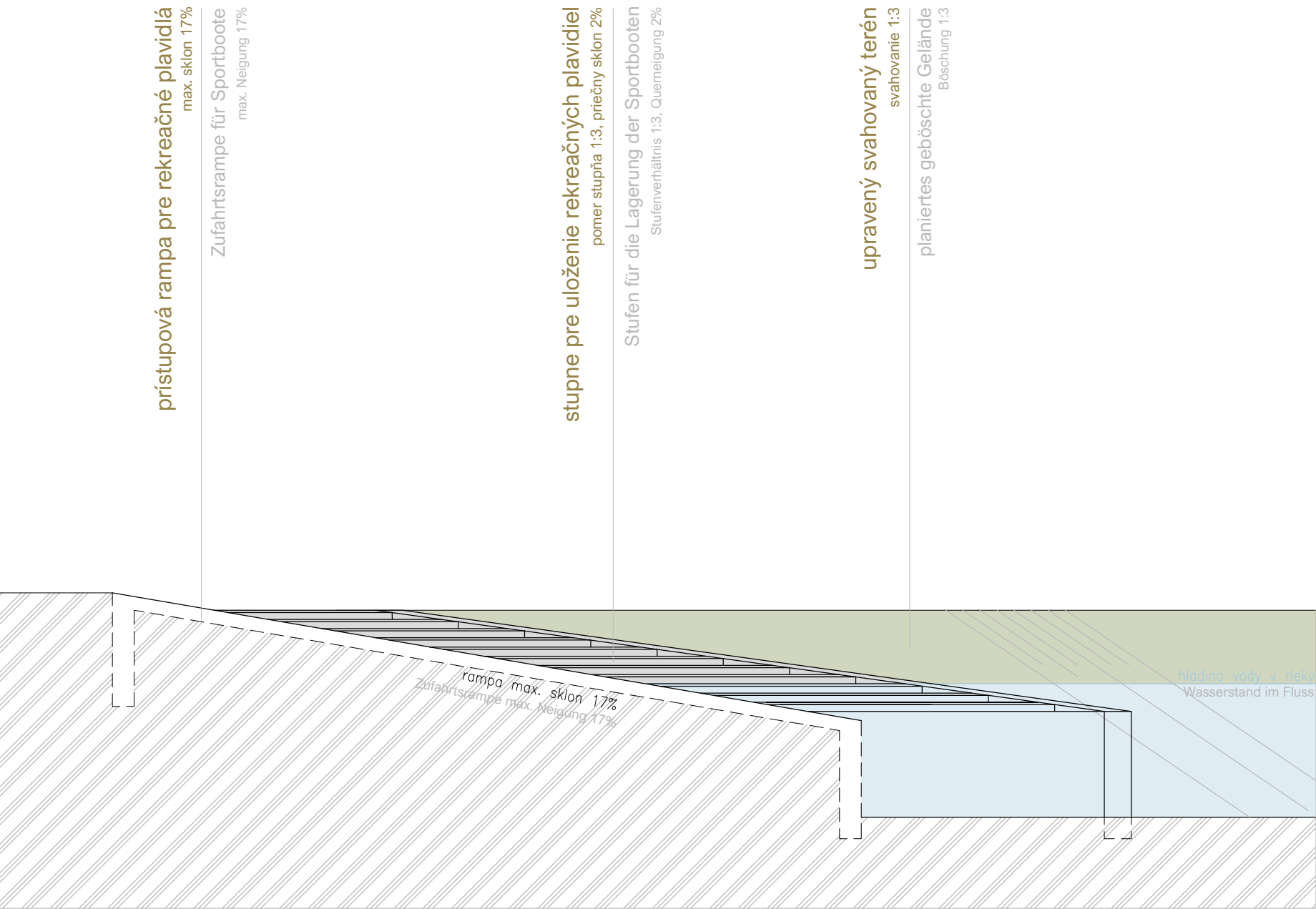
rekonštruovaný sklz na lode
Schiffsrutsch

prístupová rampa - technický list
pôdorys 1:200

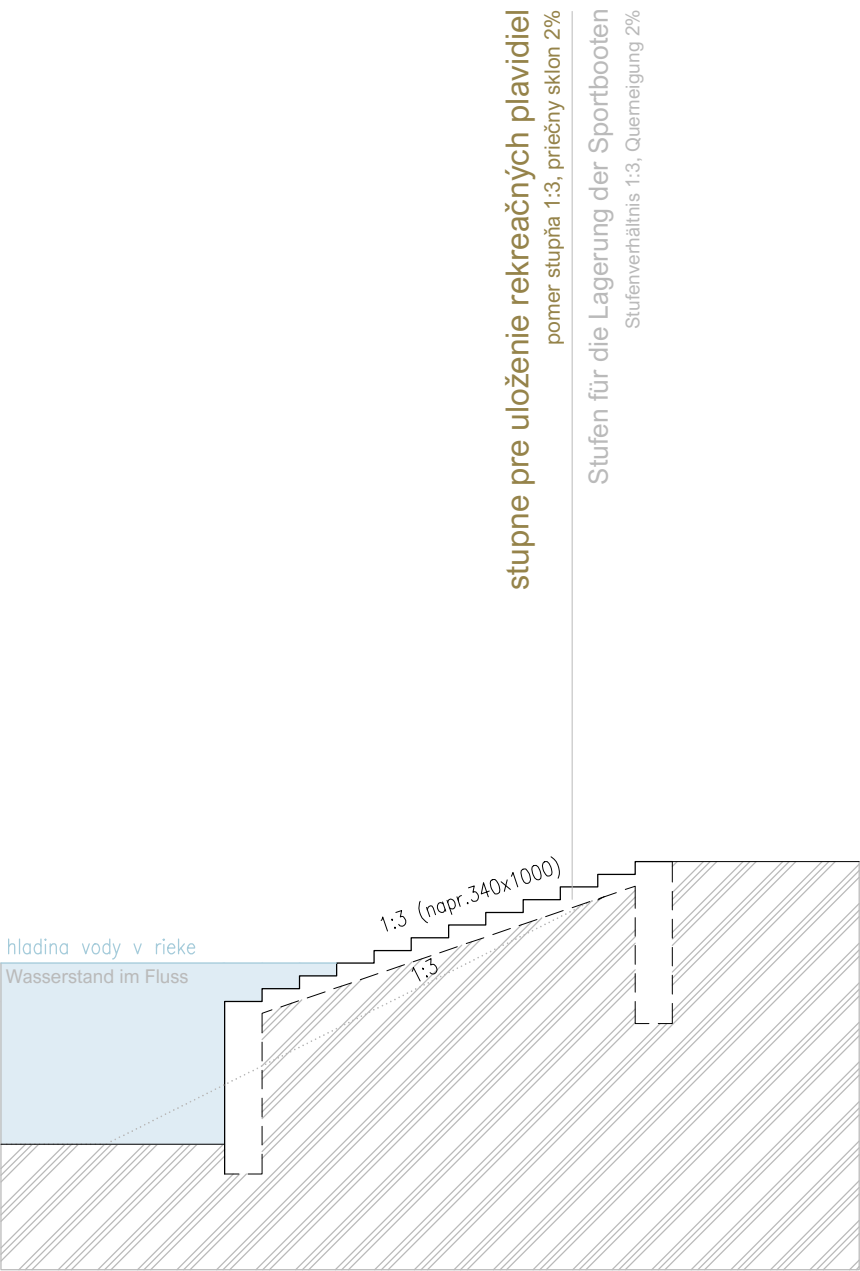
Zufahrtsrampe - technisches Arbeitsblatt
Grundriss 1:200



M1:200
0 1 5



REZ A - A'
 SCHNITT A - A'



REZ B - B'
 SCHNITT B - B'

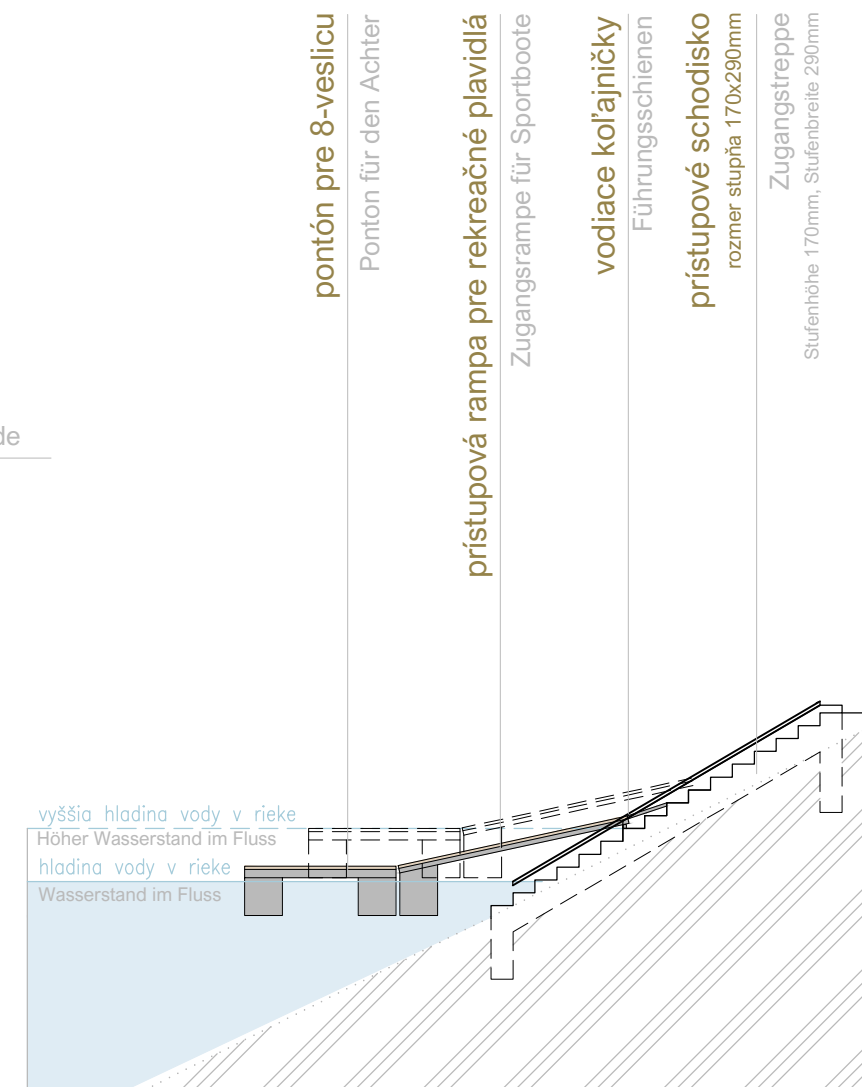
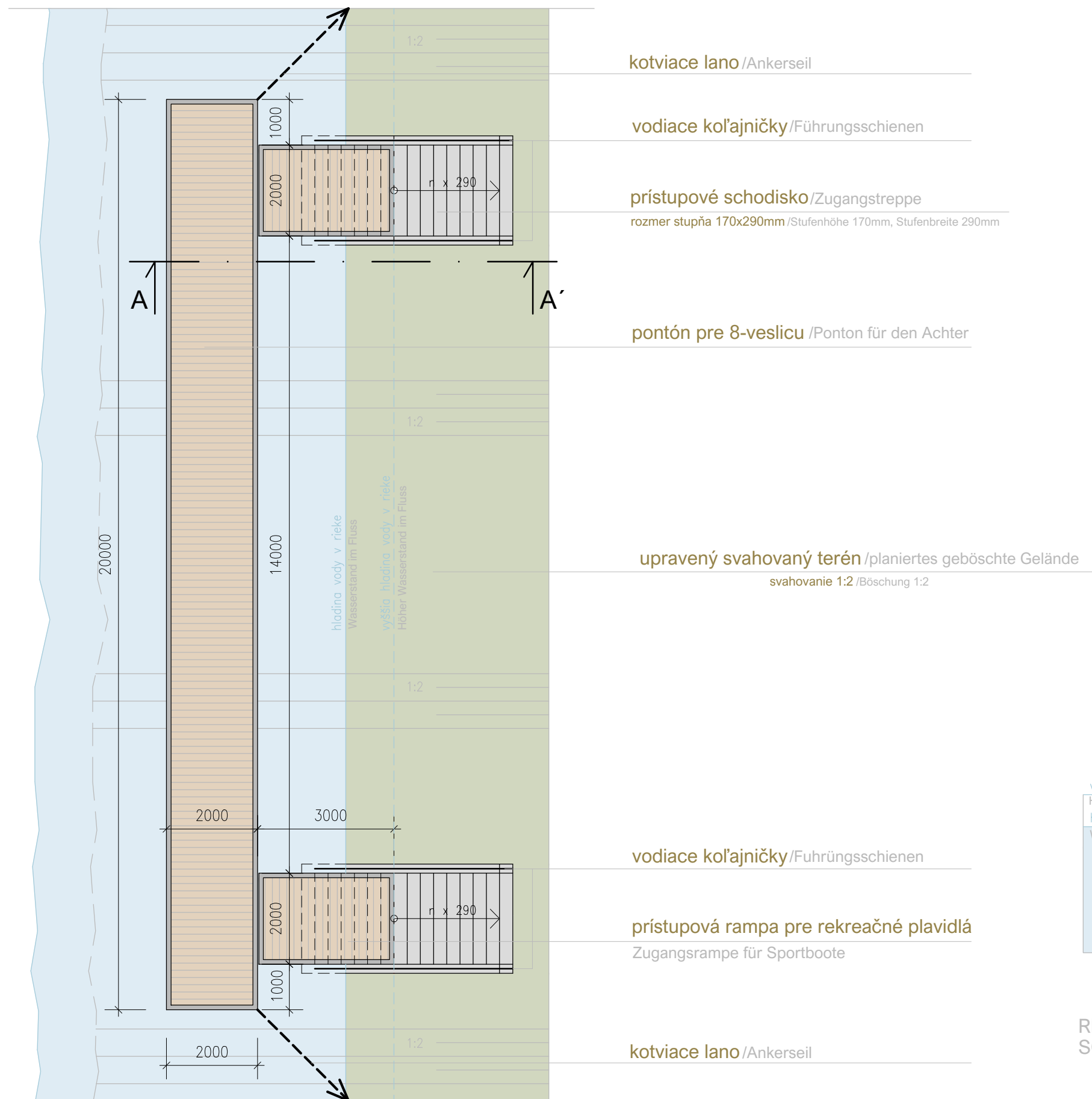


prístavné mólo - technický list

pôdorys a priečný rez 1:100

Landung Seebrücke - technisches Arbeitsblatt

Grundriss und Querschnitt 1:100



REZ A - A'
SCHNITT A - A'

M1:200
0 1 2