

Príspevok je spracovaný s podporou projektu „Dobudovanie prototypu simulátora lodnej prevádzky“, ITMS kód projektu 26220220007, Žilinská univerzita v Žiline.



ERDF – Európsky fond regionálneho rozvoja

„Podporujeme výskumné aktivity na Slovensku / Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ“



VODNÝ TURIZMUS AKO DETERMINANT REGIONÁLNEHO ROZVOJA

Eva Filová¹, Jarmila Sosedová²

Úvod

Cestovný ruch sa v priebehu vývoja spoločnosti stal neodmysliteľnou súčasťou života ľudí a významným faktorom rozvoja ekonomík väčšiny štátov. Premyslene rozvíjaný cestovný ruch, založený na úzkej spolupráci verejného a súkromného sektora, zabezpečuje základné predpoklady svojho rozvoja.

Významnú úlohu v rozvoji domáceho a zahraničného cestovného ruchu má doprava – možno konštatovať, že doprava je jednou z podmienok vzniku a rozvoja cestovného ruchu a zároveň je neoddeliteľnou súčasťou komplexu služieb uspokojujúcich potreby účastníkov cestovného ruchu. Jej kvalita ovplyvňuje rozhodovanie zákazníkov o návšteve destinácií a spoluvytvára celkové zážitky z cesty a môže byť tiež rozhodujúcim faktorom pri rozhodovaní účastníka cestovného ruchu o tom, či sa do danej destinácie vráti alebo nie. Cestovný ruch pozostáva z troch fáz : cestovanie – pobyt – cestovanie, pričom minimálne dve z týchto troch fáz sú spojené s dopravou. Doprava sa však môže podieľať aj na realizácii tretej fázy, teda fázy „pobyt“ – ide o špecifické služby cestovného ruchu spojené s funkciou „zážitku“ – jazda na koni, saniach, historických železničiach alebo plavba na výletnej lodi a pod.

V tomto zmysle a s ohľadom na potrebu zatraktívnenia konkrétneho regiónu, resp. destinácie ako aj na potrebu rozvoja voľnočasových aktivít vystupuje do popredia práve vodná doprava.

Vodná doprava je významnou súčasťou dopravnej sústavy Slovenskej republiky. V súčasnosti zohráva dôležitú úlohu nielen pri zefektívňovaní tovarovej výmeny, ale svoju budúcnosť majú i vodné toky a vodné plochy pre športové a rekreačné využitie. Slovensko v tejto kategórii využitia pôsobí ako nováčik a existuje mnoho možností a spôsobov na zlepšenie rekreačného využitia vodných tokov a vodných plôch.

¹ Ing. Eva Filová, PhD., email: filova.eva3@gmail.com

² doc. Ing. Jarmila Sosedová, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, F PEDAS, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1 Žilina, email: jarmila.sosedova@fpedas.uniza.sk

Význam dopravy a dopravných služieb pre cestovný ruch

Za hlavné odvetvie cestovného ruchu v podmienkach Európskej únie je považovaná doprava, ktorá vo významnej miere prispieva ku kvalite služieb cestovného ruchu a zároveň aj k zabezpečeniu dostupnosti destinácií. Vzťah dopravy a cestovného ruchu je obojstranným vzťahom, práve kvôli tomu, že rozvoj jednotlivých foriem cestovného ruchu vyvoláva vznik nových foriem dopravy, rekonštrukciu existujúcej a výstavbu novej dopravnej siete. V neposlednom rade vyvoláva produkciu dopravných prostriedkov, ktoré zohľadňujú potreby účastníkov cestovného ruchu. Ak je cestovný ruch kladený na popredné miesto v hospodárskej politike, tak je potrebné si uvedomiť, že nestačia dobré ubytovacie zariadenia, ale je nevyhnutné vytvoriť aj kvalitnú dopravnú infraštruktúru.

Doprava plní dôležitú úlohu v súvislosti s rozvojom domáceho a zahraničného cestovného ruchu, je jednou z podmienok vzniku a rozmachu cestovného ruchu a zároveň je neoddeliteľnou súčasťou súboru služieb uspokojujúcich potreby turistov. Kvalitná dopravná infraštruktúra ovplyvňuje rozhodovanie turistov o návšteve destinácií a spoluvytvára celkové zážitky z cesty. Cestovný ruch sa z hľadiska dopravy člení na premiestnenie, t. j. pohyb a pobyt:

- premiestnenie účastníka cestovného ruchu z miesta jeho bydliska, obytného prostredia, do miesta rekreácie, a späť do miesta trvalého bydliska,
- pohyb v rámci strediska cestovného ruchu, napr. kultúrno – napr. plavba na výletnej lodi, hausbóte a pod.
- pobyt v rámci rekreačnej oblasti – strediska cestovného ruchu.

Z tohto členenia vyplýva, že základnou funkciou resp. úlohou dopravy v cestovnom ruchu je premiestňovanie účastníkov cestovného ruchu. Ďalšou, nie menej dôležitou úlohou dopravy je poskytovanie celého balíka služieb, ktoré uspokojia potreby cestujúcich / turistov. Doprava má usporiť ich čas v prospech cestovného ruchu, rozširovať možnosti cestovania a dostupnosti vzdialených krajín a sprístupnenie atraktívnych oblastí.

Cestovný ruch vo vzťahu k doprave vystupuje ako nositeľ dopytu po dopravných službách. Cestovný ruch od dopravy očakáva uspokojenie potrieb vždy s tým istým cieľom. Potreby prepravy pokladáme za základné, bez ich uspokojenia nemôžeme hovoriť o cestovnom ruchu.

Doprava ponúka produkt, a to ako samostatnú službu alebo balík služieb. Doprava je spoločný názov pre súbor dopravných služieb, ktoré vznikajú ako produkt dopravného trhu. Výsledkom je potom premiestňovanie v priestore a čase. Dopravné služby sú spojené s premiestnením a z hľadiska významu je ich možné rozdeliť na základné a doplňujúce. Základné dopravné služby zabezpečujú tzv. čisté premiestnenie a sú vždy prepojené s podnikateľskou aktivitou vlastníka alebo prenajímateľa dopravného prostriedku.

Základné služby dopravy v cestovnom ruchu možno vymedziť nasledovne:

- uspokojovanie potrieb premiestnenia účastníkov cestovného ruchu,
- vytváranie podmienok na zabezpečenie kvality premiestnenia, bezpečnosť, rýchlosť, spoľahlivosť a pod.,
- informovanie potenciálnych zákazníkov o ponuke.

Doplňkové služby tvoria štandardnú alebo nadštandardnú úroveň prepravnej relácie, sú prepojené s mnohými ďalšími činnosťami komerčného, finančného alebo iného charakteru a vytvárajú v prípade osobnej dopravy pocit pohodlia, poprípade prepychu.

Účastníci cestovného ruchu očakávajú, že služby dopravy budú poskytované v primeranej štruktúre a kvalite, nemôžu sa uspokojiť iba s ponukou určenou pre každodenné cestovanie do práce. Vyžadujú celý balík kvalitných dopravných služieb za adekvátnu cenu, ktorú sú ochotní zaplatiť.

Účelom dopravných služieb je okrem uspokojovania potrieb premiestnenia na požadovanej kvalitatívnej úrovni, aj skrátenie času, stráveného v dopravnom prostriedku. Cestujúci by nemal mať pocit strateného času, ktorý si stanovil na oddych, rekreáciu a pod. V dopravnom procese sa poskytujú aj služby, ktoré nadväzujú na pobyt v stredisku cestovného ruchu, ide napríklad o informačné služby. Táto oblasť služieb je perspektívnou pre rozvoj kooperácie poskytovateľov dopravných a ďalších druhov služieb v cestovnom ruchu, ktorá môže vo významnej miere prispieť k zvyšovaniu stupňa, resp. úrovne kvality dopravných služieb v cestovnom ruchu.

Dopravné služby na požadovanej kvalitatívnej úrovni vznikajú zvyčajne na rozvinutých dopravných trhoch. Liberalizovaný dopravný trh je v dnešnej dobe považovaný za rozvinutý dopravný trh. Pretože je schopný kooperovať a v prípade potreby integrovať sa do medzinárodných dopravných trhov. Prvoradou snahou všetkých dopravných trhov je hľadanie optimálnej mobility prepravovaných účastníkov cestovného ruchu.

Dopravná dostupnosť cieľových miest

Dôležitú úlohu v cestovnom ruchu zohráva dopravná dostupnosť cieľových lokalít odlišnými dopravnými systémami. Z hľadiska príjazdového zahraničného cestovného ruchu je vážnym problémom najmä dostupnosť Slovenska ako cieľovej krajiny všetkými druhmi dopravy. Neriešenie tohto problému nepriaznivo vplyva na návštevnosť Slovenska zo zahraničia.

Záujem o cestovný ruch sa stále viac vyvíja pod vplyvom globalizácie, ktorú sprevádza nielen technický pokrok v doprave a v dopravných technológiách, ale aj pokrok v informačných technológiách.

Na ponuku dopravných služieb vplyvajú mnohé faktory. Za dôležité a rozhodujúce je možné pokladať faktory a trendy:

- technicko – technologické (ovplyvňujú výkonnosť, dopravnú kapacitu, rýchlosť, bezpečnosť, spoľahlivosť a pohodlie),
- v ekonomike a osobitne v tarifnej politike, v štruktúre a kvalite služieb,
- ekologické.

Rýchlosť prepravy osôb a cena za prepravu predstavujú dva najvýznamnejšie faktory v prípade výberu dopravných služieb v cestovnom ruchu. Výber dopravného prostriedku v tomto ohľade závisí predovšetkým od individuálnej racionálnej alebo emocionálnej preferencie účastníka cestovného ruchu.

Charakterizovať trendy v dopravných službách je možné zvyšujúcimi sa požiadavkami na objektívnu a subjektívnu kvalitu. Ide o trendy, ktoré vyplývajú z požiadaviek na kvalitu produktu dopravy v cestovnom ruchu - rýchlosť, pohodlie a bezpečnosť, ale aj cenová primeranosť s divergentným vývojom, t. j. za tú istú resp. nižšiu cenu sa požadujú služby na vyššej kvalitatívnej úrovni. V neposlednom rade ide o trendy kvantitatívnych a štruktúrnych požiadaviek na rozmanitosť dopravných a doplnkových služieb. Trendy sú však zamerané aj na ľudské zdroje, predovšetkým na ich kvalitu a flexibilitu. V technicko – technologických systémových podmienkach dopravy v cestovnom ruchu sú trendy zamerané

na účinné vytváranie a využívanie multimodálnych koridorov s využitím progresívnych dopravných prostriedkov a zariadení.

Vývoj cestovného ruchu je vo veľkej miere podmienený potenciálom rekreačného prostredia. Aj kvôli tejto skutočnosti trendy v cestovnom ruchu v technicko – technologických systémoch dopravy spejú okrem zvyšovania rýchlosti, bezpečnosti, pohodlia, rozsahu doplnkových služieb a kvality ľudských zdrojov, aj k zabezpečeniu trvalo udržateľného rozvoja dopravných služieb, s rešpektovaním ekologických požiadaviek.

Cestovný ruch sa stal neodmysliteľnou súčasťou životného štýlu pre všetky vekové kategórie a sociálne skupiny obyvateľstva. Požiadavky na rozličné formy cestovného ruchu sa prejavili aj na silnejúcom tlaku na dopravnú dostupnosť cieľových miest.

Dopravný systém by sa mal navrhovať v nadväznosti na hlavné funkcie územia tak, aby kapacitne zvládol rastúce prepravné požiadavky, aby zabezpečil v exponovaných strediskách cestovného ruchu a rekreačných priestoroch adekvátne zaťaženie životného prostredia a aby sa znížila hlučnosť a znečisťovanie prostredia.

V tomto kontexte je dopravná infraštruktúra pokladaná za jednu z najdôležitejších zložiek verejnej infraštruktúry, ktorá vo významnej miere vplýva na rozmach cestovného ruchu. V súčasnosti zaznamenávame nevyhovujúci dopravno–technický stav časti regionálnej dopravnej infraštruktúry, úpadok kvality a kvantity verejnej dopravy a jej opotrebovaný vozidlový park.

Urýchlenie zvyšovania kvality dopravnej infraštruktúry ako rozhodujúcej podmienky pre rozvoj cestovného ruchu vo všetkých regiónoch na celom území Slovenska je prioritou vlády v rámci stratégie rozvoja cestovného ruchu do roku 2013. N obdobia rokov 2005 až 2013 si Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR v spolupráci so samosprávnymi krajmi a Združením miest a obcí Slovenska, vytýčilo za cieľ modernizáciu a rozširovanie cestnej, diaľničnej, rýchlostnej železničnej, vodnej a leteckej siete, vrátane podpory a zvyšovania kvality verejnej dopravy, pri rešpektovaní záujmov ochrany prírody a zjednodušenia prístupu turistov do centier cestovného ruchu Slovenska rozdielnymi formami dopravy.

Účastníci cestovného ruchu môžu svoje prepravné potreby uspokojovať dopravou verejnou i neverejnou, hromadnou i individuálnou. Z hľadiska dopravných odborov sa na uspokojovaní prepravných požiadaviek najčastejšie môže podieľať:

- letecká doprava,
- železničná doprava,
- cestná doprava,
- vodná doprava,
- individuálna doprava,
- nekonvenčná a iná.

Účastníci CR pre svoje cesty za rekreáciou využívajú v ostatných rokoch najmä individuálnu dopravu spojenú s využívaním vlastného dopravného prostriedku (automobil, motocykel), alebo využívajú možnosti cestovných kancelárií a agentúr (tabuľka 2). Napriek tomu turisti vo veľkej miere využívajú aj dopravné služby, ktoré poskytujú dopravcovia verejnej hromadnej osobnej dopravy – železničnej dopravy, diaľkovej autobusovej dopravy, leteckej dopravy, alebo ich kombináciu v nadväznosti na prímestskú autobusovú dopravu prípadne aj MHD.

Vodná doprava z hľadiska cestovného ruchu v SR zohráva minimálnu úlohu, i keď Dunaj predstavuje medzinárodnú vodnú cestu, ktorá spája SR s celou Európou. Turisti v dnešnej dobe využívajú najmä pravidelné spojenie medzi Bratislavou a Viedňou, ostatné spojenia (do

Maďarska) majú charakter nepravidelnej rekreačnej prepravy. Vodná doprava vo vzťahu k cestovnému ruchu má predovšetkým regionálny charakter. Ekonomický význam vodnej cesty však v súčasnosti zďaleka nespočíva len v preprave tovaru a osôb. Stále väčší význam, aspoň v krajinách Európskej únie, má aj športová a rekreačná plavba a s ňou súvisiaci rozvoj cestovného ruchu v príslušných regiónoch.

Vodná doprava v kontexte rozvoja turizmu v podmienkach SR

Slovenská republika je vnútrozemským štátom. Má množstvo riek a menších vodných tokov, kanálov, vodných nádrží, jazier, rybníkov a zatopených ťažobných jám, ktoré sú vhodné okrem iných spôsobov využitia, aj pre športovú a rekreačnú plavbu. Tá predstavuje jeden z najprirodzenejších spôsobov oddychu a regenerácie síl v prírodnom prostredí, športového využitia od amatérskej až po vrcholovú úroveň a tiež pre rozvoj turizmu v rôznych individuálnych aj organizovaných formách cestovného ruchu.

Na to, aby bolo možné vo väčšej miere ako je tomu doteraz, využiť veľký potenciál, ktorý športová a rekreačná plavba na Slovensku pre cestovný ruch poskytuje, je potrebná jej všeobecná podpora. A to nielen priaznivým legislatívnym rámcom, vytváraním potrebných technických a vhodných organizačných podmienok, ale najmä spracovaním a prijatím chýbajúcej celospoločenskej koncepcie pre jej rozvoj.

Vodná turistika poskytuje množstvo jedinečných zážitkov a neopakovateľnú atmosféru, ktorá priťahuje široké vekové spektrum jej vyznávačov. I keď prírodný potenciál Slovenska je bohatý na ponuku vodných tokov, na ktorých je možné realizovať aktivity, úprava vodných tokov a prispôbienie ich infraštruktúry pre takéto aktivity je nedostatočné (prístaviská, prístavné móla, atď.) Pred rokom 1990 existovala v rámci ČSZTV (Československý zväz telesnej výchovy) v odbore vodných športov a vodnej turistiky určitá koncepcia, ktorej cieľom bolo:

- zabezpečiť usporiadanie pravidelných podujatí vodnej turistiky po stránke technickej, materiálnej a organizačnej,
- udržiavať splavnosť a značenie turisticky využívaných úsekov vodného toku v spolupráci so správcom vodného toku,
- poskytovať dotácie na údržbu a tvorbu doplnkového vybavenia vodno-športových aktivít,
- šíriť propagáciu a osvetu týkajúcu sa vodno-športových aktivít a ochrany životného prostredia v okolí vodných tokov,
- zabezpečiť spoluprácu a koordináciu medzi oddielmi vodných športov a vodnej turistiky.

Rozpadom organizovanej telovýchovy došlo k zániku uvedenej koncepcie. Vytvoriť nový program, ktorý by čiastočne nahradil nosné prvky zaniknutého systému nebude jednoduché. Jednou z možných ciest je spolupráca obcí nachádzajúcich sa v blízkosti vodných tokov, ktoré sú vhodné pre vodno-turistické aktivity. Ich prostredníctvom je možné zaktivizovať stále existujúcu základňu vyznávačov vodno-športových aktivít. Nositeľom jednotnej koncepcie musí byť ústredný orgán, ktorý zabezpečí jej presadzovanie v praxi (Ministerstvo hospodárstva, SACR).

Vo vnútrozemskej plavbe, tak ako aj vo všetkých ostatných odboroch dopravy, tvoria jej technickú základňu tri základné zložky a to:

- dopravné stavby (zariadenia),

- dopravné prostriedky,
- dopravné cesty.

Dopravné stavby predstavujú najmä miesta dopravnej a prepravnej obsluhy, hlavne prístaviská a prekladiská. Ide o miesta kontaktu vodnej dopravy s ostatnými dopravnými odborními, obchodnou klientelou, správnymi a kontrolnými orgánmi štátnej alebo miestnej administratívy. Pre športové a rekreačné účely Zákon NR SR o vnútrozemskej plavbe (338/2000 Z. z.) vymedzuje pojmy:

- rekreačné plavidlo – plavidlo bez ohľadu na spôsob pohonu, určené na športové a oddychové účely s dĺžkou lodného telesa od 2,5 do 24 m,
- malé plavidlo – plavidlo s dĺžkou do 20 m, pričom nemá slúžiť na prevozné účely a na prepravu viac než 12 cestujúcich.

Za dopravnú cestu pre vnútrozemskú plavbu (vodnú cestu) sa v zmysle zákona považuje vodný tok alebo iná vodná plocha (povrchovej, podzemnej, banskej vody), ktorá je splavná pre definovaný typ plavidla a na ktorej nie je plavba zakázaná. Tak ako sa podľa pravidiel na klasifikáciu plavidiel zaraďujú do klasifikačných tried jednotlivé plavidlá, tak sa obdobným spôsobom rozčleňujú aj vnútrozemské vodné cesty.

V súlade so všeobecným základným členením vodné cesty predstavujú cesty na:

- vnútrozemských vodných tokoch, t.j. prirodzených alebo umelých riekach, kanáloch, jazerách, vodných dielach,
- moriach a oceánoch.

Vodnými cestami Slovenskej republiky sú v súčasnosti len prirodzené vodné toky, t.j. rieky. Vodné cesty, na ktorých je sledovaná a udržiavaná splavnosť, sa považujú za sledované vodné cesty. Ostatné vodné cesty sa považujú za nesledované (obrázok 3).

Sledované vodné cesty SR sú:

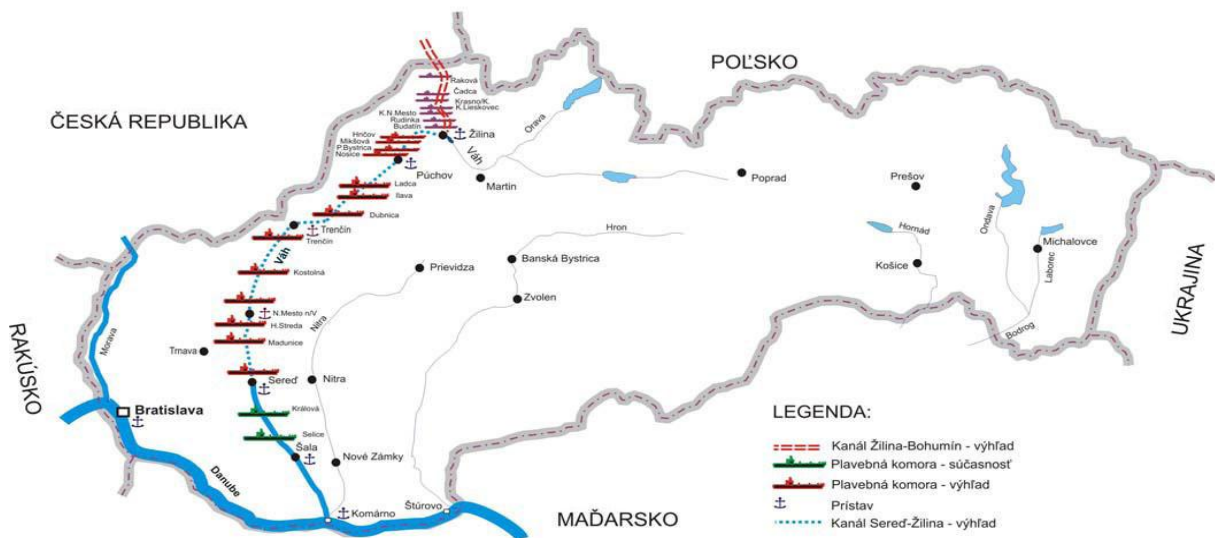
- vodný tok Dunaj od r. km 1880,20 po r. km 1867,00;
- vodný tok Dunaj od r. km 1867,00 po r. km 1708,20;
- vodný tok Váh od r. km 0,00 po r. km 70,00;
- vodný tok Morava od r. km 0,00 po r. km 6,00 (76) (73).

K sledovaným vodným cestám patria aj vodné cesty, ktoré sú v prevažnej miere využívané na šport a rekreáciu. Sú to Oravská priehrada, Liptovská Mara a Zemplínska Šírava.

Za výhľadovo sledované sa považujú vodné cesty, ktoré sú určené na splavnenie. Medzi výhľadovo sledované vodné cesty patrí na Slovensku v súčasnosti:

- vodný tok Váh od r. km 70,00 po r. km 240,00; klasifikačná trieda Va a Vb,
- vodný tok Morava od r. km 6,00 po r. km 99,00; klasifikačná trieda Vb,
- na prepojení Váhu – Odry; klasifikačná trieda Va a Vb,
- vodný tok Váh od Žiliny po Vrútky; klasifikačná trieda I až III,
- dolné úseky riek Hornád, Bodrog, Latorica, Laborec; klasifikačná trieda I až III,
- vodný tok Hron a Ipeľ; klasifikačná trieda I až III,
- vodný tok Nitra v úseku od zaústenia Váhu po mesto Nitra; klasifikačná trieda Va.

Vodná doprava zahŕňa obchodnú, športovú a turistickú plavbu. Vo vnútroštátnom meradle sú uskutočňované všetky druhy plavby. Obchodná a plavba rekreačná je uplatňovaná predovšetkým v zahraničnom meradle.



Obr.1 Vodné cesty na území Slovenskej republiky

Vodné cesty na základe technického charakteru je možné rozčleniť na dve základné skupiny:

- vodné cesty s hladinou voľnou,
- vodné cesty s hladinou vzdutou.

Vodné cesty s voľnou hladinou možno charakterizovať ako vodné toky s prúdiacou vodou so sklonom hladiny, ktorej výška je závislá od okamžitého prietoku. Pre plavebné podmienky to znamená nestabilné plavebné hĺbky, a teda zmenu prípustných ponorov v plavebnej dráhe. Túto skupinu je potom možné rozdeliť podľa toho, či sa vodný tok vyznačuje prirodzenou splavnosťou, alebo pre vytvorenie plavebných podmienok boli použité technické zásahy na:

- prirodzene splavné vodné toky,
- toky splavnené pravidelným bagrovaním,
- toky splavnené regulačnými zásahmi.

Prirodzene splavné vodné toky sú tie, na ktorých je možné uskutočňovať obchodnú plavbu bez použitia technických zásahov, ktoré by menili charakter toku. Vytváranie plavebných podmienok môže na takýchto vodných cestách spočívať v odstraňovaní ojedinelých prekážok v plavebnej dráhe.

Do tejto kategórie patria najmä dolné nížinné úseky veľkých vodných tokov, ktoré sa vyznačujú:

- malým sklonom dna,
- veľkou šírkou koryta,
- veľkými polomermi oblúkov,
- relatívne malými zmenami prietoku,
- relatívne stabilizovaným dnom,
- dostatočnou plavebnou hĺbkou i pri minimálnych prietokoch.

Na rozdiel od vodných ciest s voľnou hladinou, vodné cesty s hladinou vzdutou sa vyznačujú stabilizovanou hĺbkou. Vzdutie je zabezpečené prirodzenou prekážkou alebo umelo

vytvoreným vzdúvacím objektom. Do skupiny vodných ciest so vzdutou hladinou sa podľa technického charakteru radia:

- vnútrozemské jazerá,
- chránené morské zálivy a pobrežné trasy,
- úseky vodných tokov, ktoré ústia do mora a sú v dosahu morského vzdutia,
- kanalizované vodné toky,
- prieplavy a kanály.

Medzi uvedenými druhmi vodných ciest môžu existovať rôznorodé prechodové stavby a kombinácie.

Klasifikovanie, t.j. zatriedovanie vodných ciest podľa toho, pre aké plavidlá alebo ucelené zostavy plavidiel sú splavné, slúži na určovanie a zjednocovanie parametrov novovybudovaných i modernizovaných vodných ciest v rámci homogenizácie plavebnej siete. Variabilita parametrov vodných ciest umožňuje ich optimálne prispôbenie daným terénnym podmienkam a konfigurácii plavebnej siete.

Prvou všeobecne uznávanou klasifikáciou vnútrozemských vodných ciest pre obchodnú plavbu sa stala klasifikácia, ktorú navrhol nemecký profesor Erich Seiler. Táto sa po prijatí Konferenciou ministrov dopravy európskych krajín (CEMT, ECMT) v roku 1954 stala základom pre hodnotenie západoeurópskej a stredoeurópskej plavebnej siete. Jej charakteristické prvky sú zaznamenané v tabuľke 1 parametrov adekvátnych plavidiel v tonách a metroch.

Tabuľka 1 Seilerova klasifikácia vodných ciest

Trieda vodnej cesty	Parametre zostavy pre vodnú cestu			
	nosnosť	Dĺžka	šírka	ponor
0	<300	<38,5	<5,05	<2,2
I	300	38,5	5,05	2,2
II	620	50,0	6,6	2,5
III	1000	67,0	8,2	2,5
IV	1350	80,0	9,5	2,5
V	2000	95,0	11,5	2,7

Prijatím tejto klasifikácie na úrovni CEMT sa zároveň dohodlo, že vnútrozemské vodné cesty medzinárodného významu sa v budúcnosti budú stavať tak, aby zodpovedali parametrom triedy IV s ďalším spresnením, ktoré sa týka:

- minimálnej šírky plavebnej dráhy v hĺbke ponoru plne naloženého plavidla,
- minimálnej hĺbky prieplavu,
- minimálnej hydraulikkej charakteristiky priečného profilu,
- minimálneho polomeru zakrivenia osi plavebnej dráhy v oblúku,
- zväčšenia šírky plavebnej dráhy v oblúku,
- minimálnej výšky mostných konštrukcií pri najväčšom plavebnom vodostave,
- minimálnych užitočných rozmerov a hĺbky plavebných komôr.


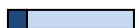

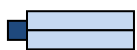
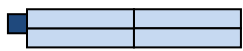

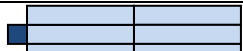
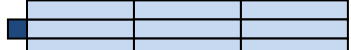
Ďalší vývoj, ktorý nastal v oblasti medzinárodnej klasifikácie európskych vnútrozemských vodných ciest smeroval predovšetkým ku rešpektovaniu odlišného vývoja plavby v západnej a východnej Európe, a najmä modulárneho princípu tvorby tlačných plavidlových zostáv a väčšej variabilite parametrov ponoru. V roku 1992 príslušné orgány CEMT i EHK OSN

prijali Klasifikáciu európskych vodných ciest, neskôr začlenenú do Dohody o európskych vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) (tabuľka 2), pričom charakterizuje medzinárodne významné európske vnútrozemské vodné cesty vzhľadom na:

- pozíciu a funkciu v systéme (v sieti) kontinentálnych vodných ciest,
- technický charakter a splavnosť pre charakteristické plavidlo (lodnú zostavu).

Cieľom AGN je predovšetkým vytvoriť priaznivé legislatívne prostredie, ktoré má zaistiť koordinované plánovanie budovania a koordinovanú výstavbu siete vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu a prístavov medzinárodného významu.


Tabuľka 2 Tvar a parametre charakteristickej zostavy podľa AGN

trieda	schéma zostavy	dĺžka m	šírka m	ponor m
IV		85	9,5	2,5 – 2,8
Va		110	11,4	2,5 – 4,5
Vb		185	11,4	2,5 – 4,5
VIa		110	22,8	2,5 – 4,5
VIb		195	22,8	2,5 – 4,5
VIc		280	22,8	2,5 – 4,5
VIc		200	34,2	2,5 – 4,5
VII		295	34,2	2,5 – 4,5

Zaradenie plavidla alebo lodnej zostavy do systému klasifikačných tried určuje splavnosť vodnej cesty. Podstatou tejto časti klasifikácie vnútrozemských vodných ciest je modulárny systém tvorby plavidlových zostáv v tlačnej technológii plavby, pričom základným parametrom je šírka plavidla určitého typu 11,4 m s (výnimku tvorí dunajská oblasť so zaužívanou šírkou 11 m) a dĺžka tlačného člna cca 75 m. V roku 2000 bolo pracovnou skupinou EHK OSN prijaté rozhodnutie o rozšírení medzinárodnej klasifikácie európskych vnútrozemských vodných ciest aj o sieť, ktorú môžu využívať rekreačné plavidlá. Pre túto klasifikáciu boli prijaté zásady odporúčané svetovým plavebným kongresom PIANC.

Základná systematika sa rozšírila o triedy tzv. malých vodných ciest s označením RA, RB, RC a RD pre rekreačnú (R) a miestnu plavbu (tabuľka 3).

Tabuľka 3 Klasifikácia vnútrozemských vodných ciest pre rekreačnú plavbu

				
	otvorené plavidlá	kabínové plavidlá	motorové jachty	veľké plachetnice
Trieda	RA	RB	RC	RD
max. dĺžka (m)	5,50	9,50	15,00	15,00
max. šírka (m)	2,00	3,00	4,00	4,00
ponor (m)	0,50	1,00	1,50	2,10
min. výška pod mostmi	2,0	3,25	4,00	30,00
príklady plavidiel daného typu	kanoe, kajaky, pramice s príviesným motorom, nafukovacie plavidlá a pod.	malé alebo veľké kajutové motorové plavidlá alebo plachetnice so sklopným sťažňom	veľké motorové jachty	veľké plachetnice, u ktorých je sklopenie sťažňa komplikované alebo nemožné

Pre športovú plavbu je veľmi dôležitá aj klasifikácia vodných tokov pre účely vodných športov. Ťažnosť splavnosti riek pre účely vodných športov sa posudzuje podľa viacerých kritérií, ako sú rýchlosť prúdu, spád toku, profil riečiska, prietok vody, množstvo prekážok a pod. V Európe sa hodnotí na základe alpskej klasifikačnej stupnice, podľa ktorej sa členia vodné toky na dve základné skupiny:

- ZW = Zahmwasser (nem.) – tichá, pokojná voda a
- WW = Wildwasser (nem.) – divoká voda .

Podrobnejšia klasifikácia je uvedená v tabuľke 4.

Ako už bolo uvedené, vodná doprava z pohľadu cestovného ruchu v SR zohráva minimálnu úlohu, i keď Dunaj predstavuje medzinárodnú vodnú cestu, ktorá spája SR s celou Európou. Turisti v súčasnosti využívajú najmä pravidelné spojenie medzi Bratislavou a Viedňou, ostatné spojenia (do Maďarska) majú charakter nepravidelnej rekreačnej prepravy. Vodná doprava vo vzťahu k cestovnému ruchu má predovšetkým regionálny charakter.

V súčasnosti však na území SR nedochádza k využitiu potenciálu vodných plôch a vodných ciest. Popri nedostatku financií a nedostatočnom regionálnom marketingu, jednou z najväčších prekážok rozvoja turistiky je chýbajúca stratégia rozvoja vodnej turistiky a najmä slabá spolupráca a komunikácia medzi zástupcami jednotlivých sektorov (turistické inštitúcie, samosprávy, štátne orgány, správy chránených území, podnikatelia, mimovládne organizácie) v oblasti vodnej turistiky. Pre vodnú turistiku nie sú na Slovensku vytvorené potrebné podmienky, pretože táto forma oddychu a rekreácie nebola v poslednej dobe považovaná za prioritu.

Tabuľka 4 Klasifikácia vodných tokov pre účely vodnej turistiky a vodných športov

stupeň/ voda	charakteristika	Zručnosti	výstroj	zabezpečenie
ZW A / stojatá	neprúdiace alebo len veľmi málo prúdiace toky (priehrady, jazerá a pod.)	bez požiadaviek	otvorené plavidlá všetkých typov	znalosť plávania, záchranné vesty pre deti
ZW B / pokojná	slabo prúdiace toky (2-3 km/h), prehľadné	znalosť základného záberu	otvorené plavidlá všetkých typov	znalosť plávania, záchranné vesty pre deti
ZW C / mierne prúdiaca	rýchlosť prúdu cca 3 – 5 km/h, prehľadný tok	znalosť základného záberu a riadenia lode	otvorené plavidlá všetkých typov	znalosť plávania, záchranné vesty pre deti
WW I / ľahká	pravidelná prúdnic a pravidelné vlny, malé pereje, časté meandre s rýchlo tečúcou vodou, zarastené brehy	ako ZW C + spätný záber, pri dlhších trasách dobrá fyzická kondícia	otvorené plavidlá všetkých typov	ako ZW C + lode zaistené proti potopeniu
WW II / mierne ťažká	nepravidelné vlny a prúdnic a, stredné pereje, slabé valce a víry, nízke stupne, malé pereje v silne meandrujúcich alebo málo prehľadných riečiskách	znalosť všetkých základných záberov (riadenie a ovládanie lode)	obratné otvorené plavidlá (slalomový typ), vhodnejšie kryté plavidlá	ako WW I + mládež povinne záchranné vesty a prilby, hádzačky
WW III / ťažká	prehľadný prejazd s vysokými nepravidelnými vlnami, väčšie pereje, valce a víry, stredné pereje v úzkom riečisku, rýchly prúd v silne meandrujúcom riečisku	veľmi dobré ovládanie lode, znalosti všetkých záberov, znalosti „čítania“ vody, trévanosť	iba kryté plavidlá, odporúča sa ochranný odev	nevyhnutne záchranné vesty a prilby, dobré úchyty na plavidlách, lode zaistené proti potopeniu, hádzačky
WW IV / veľmi ťažká	vysoké vlny a dlhé pereje, veľké valce, víry, málo prehľadný prejazd, potrebná prehliadka úseku	znalosť eskimáckeho obratu, nutná dobrá fyzická kondícia a trévanosť	ako III + ochranný odev – neoprén	ako III + jazda v skupinách, hádzačky
WW V / mimo- riadne ťažká	extrémne pereje, valce, víry, nutná prehliadka terénu	nutná znalosť eskimáckeho obratu, veľmi dobrá fyzická i psychická kondícia	ako IV + špeciálne slalomové alebo zjazdové plavidlá s výborným vybavením	len pre vysoko skúsených jazdcov v ustálených družstvách + záchrana z brehu
WW VI / hranica zjazdnosti	všeobecne nezjazdne, pri optimálnom vodnom stave event. zjazdne s vysokým rizikom	ako V	ako V	jazda na týchto úsekoch sa všeobecne neodporúča

Za VV, resp. povodňového stavu, stúpa obtiažnosť toku o 1 – 2 stupne. Niektoré miesta, najmä sypané hate, môžu byť nebezpečnejšie paradoxne za MV, pretože sa odokryjú balvany.

Pre rekreačnú plavbu sa v súčasnosti využívajú hlavne vodné toky na západnom a východnom Slovensku ako Dunaj a jeho prítoky Morava, Váh, Hron, rameno Malý Dunaj a v menšej miere Nitra a Ipel'. Na severe Slovenska je to rieka Orava, Kysuca, Belá, Poprad a predovšetkým rieka Dunajec. Na východe Slovenska je to rieka Bodrog, Hornád, Laborec, Latorica a v menšej miere Ondava a Topľa.

Okrem vodných ciest je na Slovensku aj množstvo vodných plôch, resp. vodných nádrží vhodných okrem iného na rekreáciu a rekreačnú plavbu. V súčasnosti sa rekreačná plavba vykonáva na Oravskej priehrade na rieke Orava, Zemplínskej Šírave na Laborci, na vodnej nádrži Hrušov nad VD Gabčíkovo na Dunaji, taktiež na vodnej ploche Nosice, Selice a Sĺňave. Pre rekreáciu využívajú turisti na Slovensku aj vodné nádrže ako Veľká Domaša, Slnčné jazera Senec, Ružín na Hornáde a VD Kráľova.

Vodné cesty a vodné plochy na Slovensku umožňujú všetky formy a aktivity v rekreačnej a športovej plavbe s prihliadnutím na miestne podmienky a legislatívne úpravy na danej vodnej ceste. Aktivity môžeme rozdeliť na organizovanú rekreačnú plavbu, individuálnu rekreačnú plavbu a športovú plavbu. Každá z uvedených aktivít si pre svoj priaznivý rozvoj vyžaduje špecifické podmienky, niektoré základné sú však pre všetky druhy spoločné. Okrem vhodnej legislatívy ide najmä o zabezpečenie prístupu k vode a vstupu do vody, vhodné prístaviská a miesta na státie malých plavidiel, základné značenie vodných ciest a plavebných prekážok, a pod.

Súčasný stav v rekreačnej a športovej plavbe na Slovensku a jej možný podiel na domácom cestovnom ruchu ani zďaleka nevyužíva možnosti, ktoré pre jej rozvoj ponúkajú spomínané existujúce vodné plochy a vodné cesty a priaznivé prírodné podmienky. Rozvoj individuálnej, ale aj organizovanej rekreačnej plavby je v podstate náhodný, bez vážnejšej regionálnej, alebo celoštátnej koncepcie. V súvislosti s tým nie sú vytvorené ani potrebné jednotné regulatívy a normatívy pre zriaďovanie prevádzok rekreačnej plavby vo vzťahu k iným spôsobom využívania vodných ciest a vodných plôch na cestovný ruch, alebo k ochrane životného prostredia. V oficiálnych materiáloch o cestovnom ruchu na Slovensku chýbajú bližšie informácie o lokalitách a možnostiach na využívanie služieb a o prevádzke rekreačnej plavby vlastnými, alebo prenajatými plavidlami.

Jednotlivé druhy vodných športov, možno s výnimkou vrcholovo úspešnej kanoistiky na divokej vode, sú na okraji záujmu štátnej aj miestnej podpory a bojujú aspoň o udržanie svojich súčasných možností. Vodná turistika je takmer úplne mimo pozornosti a nevytvárajú sa pre ňu skoro žiadne nové podmienky a možnosti. Napríklad na rieke Hron, Mekke vodných turistov, bolo za posledných 30 rokov postavených cca 10 vodných elektrární, súčasťou ani jednej z nich nie je zariadenie na prekonanie spádu plavidlami (sklz alebo plavebná komora pre malé plavidlá). Rovnaká situácia je aj na ostatných využiteľných vodných cestách na území SR.

Nedostatočný počet miest pre kotvenie rekreačných plavidiel na slovenskom úseku Dunaja, s obmedzenými možnosťami na ich vyťahovanie, spúšťanie a takmer úplnou absenciou nevyhnutných staníc pre tankovanie pohonných hmôt, možno len ťažko porovnať s kompletne vybavenými mestskými a obecnými prístavmi a prístaviskami pre rekreačné plavidlá na Dunaji v Rakúsku.

Krásna, ale nevyužívaná ramenná sústava Dunaja v oblasti Vodného diela Gabčíkovo je na slovenskom území bez jediného zariadenia pre rekreačnú plavbu. Situácia na maďarskej strane je úplne iná – prístaviská, požičovne plavidiel, táboriská a ostatná infraštruktúra.

Časť podobnej vodnej cesty, ktorou chcel Baťa spojiť Baťovany, terajšie Partizánske, s Dunajom, máme aj na Slovensku na rieke Nitra. S existujúcimi plavebnými komorami

v Jelšovciach a v Nitre (s parametrami identickými ako objekty na Baťovom kanáli), by bolo možné zriadiť cca 25 km dlhú rekreačnú vodnú cestu priamo spojenú s krajským a výstavným mestom Nitra.

Ako jedno z mála pozitív je možné uviesť úsilie na úrovni Úradu vlády SR o vytvorenie jednotnej stratégie využitia vodného diela Gabčíkovo aj pre cestovný ruch a rekreáciu, samozrejme v kontexte medzinárodných súvislostí pre rozvoj dunajského priestoru. Táto aktivita by mohla byť stimulom aj pre vytvorenie obdobnej koncepcie riešajúcej rekreačnú a športovú plavbu aj na ďalších úsekoch Dunaja a postupne aj na ostatných vodných cestách na Slovensku.

Možnosti rozvoja cestovného ruchu vo väzbe na vodný turizmus

Každé stredisko cestovného ruchu, resp. oblasť tvorí prirodzený celok, ktorý má z hľadiska podmienok rozvoja cestovného ruchu spoločné charakteristické vlastnosti a nimi sa odlišuje od susedných území.

V súlade s výsledkami vykonanej analýzy v predchádzajúcich častiach práce môžeme konštatovať, že oblasť / stredisko cestovného ruchu musí spĺňať – mať k dispozícii – tri základné podmienky, a to:

- prírodné alebo umelo vytvorené podmienky, a to v takom množstve a kvalite, aby boli prítiažlivé a zároveň prospešné pre ľudské zdravie,
- vybavenosť ubytovacími, stravovacími a športovo – technickými zariadeniami, ktoré umožňujú pobyt v oblasti na rozvoj voľnočasových aktivít,
- komunikačnú/dopravnú dostupnosť, ktorá umožňuje prístup do oblasti a zároveň aj pohyb na jej území.

Požiadavky, ktoré sú kladené na stredisko cestovného ruchu v nadväznosti na vodnú dopravu sme preto v tomto ohľade navrhli rozdeliť do nasledujúcich komponentov, ktoré sú znázornené v tabuľke 5 .

Cieľové miesto – stredisko cestovného ruchu – sa vďaka svojej prítiažlivosti stáva cieľom a stredobodom cestovného ruchu, je rozhodujúce pre pobyt účastníka cestovného ruchu, a tým aj pre dopyt po službách cestovného ruchu. Z tohto pohľadu je cieľová oblasť nielen cieľom cestovania, ale aj pobytu účastníkov cestovného ruchu, ktorí v nej spotrebúvajú rôzne statky cestovného ruchu.

Tabuľka 5 Primárna a sekundárna ponuka strediska cestovného ruchu

PONUKA			
rekreačná a športová plavba		turizmus	
primárna	sekundárna	Primárna	sekundárna
vodný tok, vodná plocha	<p style="text-align: center;">INFRAŠTRUKTÚRA</p> prístavy, prístaviská, nábrežia, móla, pontóny, požičovne rekreačných plavidiel, lodné výťahy, plavebné komory, zjazdy-(na spúšťanie plavidiel na vodu), vodnolyžiarsky vlek / areál a i.	prírodné, kultúrno- historické podmienky, spoločenské a športové podujatia*	<p style="text-align: center;">INFRAŠTRUKTÚRA</p> supraštruktúra CR: -ubytovacie a stravovacie zariadenia, infraštruktúra CR: - cestovné kancelárie, turistické informačné kancelárie, zmenárne a i. všeobecná infraštruktúra: - športovo – rekreačné zariadenia, kultúrno-spoločenské zariadenia a i. dopravná infraštruktúra *

Za primárnu ponuku vodnej dopravy (rekreačnej, turistickej a športovej plavby) v tomto zmysle odporúčame považovať rekreačné vodné cesty a vodné plochy, prostredníctvom využitia ktorých je možný sociálno – ekonomický rozvoj príslušných regiónov s očakávanými synergickými efektmi. Medzi sekundárnu ponuku z pohľadu rozvoja rekreačnej vodnej dopravy navrhujeme zaradiť predovšetkým kvalitnú infraštruktúru vodnej turistiky (prístaviská pre rekreačné plavidla, móla, zjazdy do vody a pod.), športovo-rekreačné zariadenia a objekty (požičovne plavidiel, vodná turistická trasa, vodnolyžiarsky vlek / areál a pod.).

Primárna ponuka turizmu je determinovaná prírodnými podmienkami alebo môže byť vytvorená činnosťou človeka, ktorú môžu tvoriť kultúrno-historické podmienky a organizované spoločenské, športové podujatia a pod. Sekundárnu ponuku turizmu tvorí supraštruktúra cestovného ruchu, infraštruktúra cestovného ruchu, všeobecná infraštruktúra a dopravná infraštruktúra.

S ohľadom na primárnu a sekundárnu ponuku rekreačnej vodnej dopravy, s cieľom zatraktívnenia centier turizmu a vo väzbe na zmysluplné napĺňanie voľnočasových aktivít sme spracovali tri diferencované modely integrovaného rozvoja cestovného ruchu so zakomponovaním vodného turizmu v členení na pravidelnú / linkovú plavbu, nepravidelnú plavbu motorovými a nemotorovými plavidlami do nasledujúcich scenárov:

MODEL 1 : Model integrovaného rozvoja cestovného ruchu so zakomponovaním vodného turizmu – pravidelná / linková plavba

VSTUP	INFRAŠTRUKTÚRA	PRÍSTAVY A PRÍSTAVISKÁ s komplexným technickým vybavením (prístupové mostíky, vyvážovacie prvky a lavičky na nástup a výstup cestujúcich a pod.) VYTÝČENIE A ZNAČENIE PLAVEBNEJ DRÁHY, VRÁTANE OZNAČENIA PLAVEBNÝCH PREKÁŽOK - vymedzenie záujmového územia pre plavbu výletnej lode. PLAVEBNÉ KOMORY, LODNÉ VÝŤAHY A ZDVÍHADLÁ	
	INFORMÁCIE	PRVOTNÉ	Informácie dôležité pre výber lokality, resp. strediska cestovného ruchu: - médiá, internet, propagačné katalógy, sprostredkované informácie, propagácia a prezentácia na veľtrhoch cestovného ruchu, referencie a iné.
		DRUHOTNÉ	Informácie o možnostiach trávenia voľného času v stredisku cestovného ruchu: - letáky a brožúrky s informáciami o trasách plavby výletných plavidiel, časoch odplávania, nástupných a výstupných miestach, informácie o zaujímavostiach počas plavby a poskytovaných službách na plavidlách a iné.
	LEGISLATÍVA	Priaznivý legislatívny rámec: - obdobie plavby, povolená plavba so spaľovacími motormi, vymedzenie záujmového územia pre plavbu výletných plavidiel a pod.	
ČINNOSŤ	LINKOVÁ (PRAVIDELNÁ) PLAVBA		
VÝSTUP	PRE TURISTU	AKTÍVNY ODDYCH BEZ STRESU, REKREÁCIA, REGENERÁCIA SÍL, INTENZÍVNE ZÁŽITKY: - zmysluplné napĺňanie voľnočasových aktivít turistov v príslušnom stredisku cestovného ruchu	
	PRE SPOLOČNOSŤ	EKONOMICKÉ - zamestnanosť, daňové príjmy, investície a pod. SOCIÁLNE - rast životnej úrovne miestneho obyvateľstva, zmierňovanie migračných pohybov obyvateľstva, sebavedomie a spolupatričnosť a pod. ENVIROMENTÁLNE - zlepšenie starostlivosti o životné prostredie, ochrana jednotlivých zložiek životného prostredia a pod.	

MODEL 2 : Model integrovaného rozvoja cestovného ruchu so zakomponovaním vodného turizmu – nepravidelná plavba motorovými plavidlami

VSTUP	INFRAŠTRUKTÚRA	<p>PRÍSTAVISKÁ, MARÍNY, PRÍSTÁVACIE PONTÓNY A MÓLA s komplexným technickým vybavením umožňujúcich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vyviazanie plavidiel, dlhodobé a krátkodobé státie plavidiel, čerpanie pohonných hmôt na homologizovaných čerpacích staniách, odovzdávanie odpadov a možnosť využívania sociálnych zariadení. <p>VYTÝČENIE A ZNAČENIE PLAVEBNEJ DRÁHY A OZNAČENIE PLAVEBNÝCH PREKÁŽOK - vymedzenie záujmového územia pre plavbu motorových plavidiel.</p> <p>PLAVEBNÉ KOMORY, LODNÉ VÝŤAHY A ZDVÍHADLÁ</p> <p>ZARIADENIA UMOŽŇUJÚCE VSTUP PLAVIDIEL NA VODNÝ TOK / VODNÚ PLOCHU - šikmé spúšťacie rampy s použitím vozidiel, alebo zabudované spúšťacie mechanizmy.</p> <p>POŽIČOVNE PLAVIDIEL A ŠPORTOVÝCH POTRIEB - obytných plavidiel, vodných skútrov, motorových člnov a pod.</p> <p>DIELNE TECHNICKÉHO SERVISU PLAVIDIEL</p>	
	INFORMÁCIE	PRVOTNÉ	<p>Informácie dôležité pre výber lokality, resp. strediska cestovného ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - médiá, internet, propagačné katalógy, sprostredkované informácie, propagácia a prezentácia na veľtrhoch cestovného ruchu, referencie a iné.
		DRUHOTNÉ	<p>Informácie o možnostiach trávenia voľného času v stredisku cestovného ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prehľadné vodácke mapy, letáky, informačné brožúrky, - informačné panely osadené pri vodných tokoch a vodných plochách s informáciami o povolených nástupných miestach, zaujímavostiach v okolí, info o kontaktných miestach a osobách v prípade kolízií a iné.
	LEGISLATÍVA	<p>Priaznivý legislatívny rámec:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obdobie plavby, povolená plavba so spaľovacími motormi, možnosť preplávania cez plavebné komory, vymedzenie záujmového územia pre jednotlivé druhy aktivít na vodných tokoch alebo vodných plochách, a pod. 	
ČINNOSŤ	NEPRAVIDELNÁ PLAVBA MOTOROVÝMI PLAVIDLAMI		
VÝSTUP	PRE TURISTU	<p>AKTÍVNY ODDYCH BEZ STRESU, REKREÁCIA, REGENERÁCIA SÍL, INTENZÍVNE ZÁŽITKY:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zmysluplné napĺňanie voľnočasových aktivít turistov v príslušnom stredisku cestovného ruchu. 	
	PRE SPOLOČNOSŤ	<p>EKONOMICKÉ - zamestnanosť, daňové príjmy, investície a pod.</p> <p>SOCIÁLNE - rast životnej úrovne miestneho obyvateľstva, zmierňovanie migračných pohybov obyvateľstva, sebavedomie a spolupatričnosť a pod.</p> <p>ENVIROMENTÁLNE - zlepšenie starostlivosti o životné prostredie, ochrana jednotlivých zložiek životného prostredia a pod.</p>	

MODEL 3 : Model integrovaného rozvoja cestovného ruchu so zakomponovaním vodného turizmu – nepravidelná plavba nemotorovými plavidlami

VSTUP	INFRAŠTRUKTÚRA	<p>PRÍSTVIŠKÁ, PRISTÁVACIE PONTÓNY A MÓLA - umožňujúcich vyviazanie plavidiel, dlhodobé a krátkodobé státie plavidiel, s možnosťou odovzdávania odpadov a využívania sociálnych zariadení.</p> <p>VYTÝČENIE A ZNAČENIE PLAVEBNEJ DRÁHY A OZNAČENIE PLAVEBNÝCH PREKÁŽOK - vymedzenie záujmového územia pre plavbu motorových plavidiel.</p> <p>SPLAVNÉ HAŤOVÉ PRIEPUSTY A STÁLE ALEBO DOČASNÉ PREPLAVNÉ SKLZY - ako minimálne riešenie na vodných cestách s prevažne turistickou plavbou bezmotorových plavidiel.</p> <p>ZARIADENIA UMOŽŇUJÚCE VSTUP PLAVIDIEL NA VODNÝ TOK / VODNÚ PLOCHU - šikmé spúšťacie rampy s použitím vozidiel, alebo zabudované spúšťacie mechanizmy.</p> <p>POŽIČOVNE PLAVIDIEL A ŠPORTOVÝCH POTRIEB - nemotorových člnov, kajak, kanoe, vodný bicykel, plachetníc, raftových člnov a pod.</p>	
	INFORMÁCIE	PRVOTNÉ	<p>Informácie dôležité pre výber lokality / strediska cestovného ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - média, internet, propagačné katalógy, sprostredkované informácie, propagácia a prezentácia na veľtrhoch cestovného ruchu, referencie a iné.
		DRUHOTNÉ	<p>Informácie o možnostiach trávenia voľného času v stredisku cestovného ruchu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prehľadné vodácke mapy, letáky, informačné brožúrky s informáciami o toku rieky, s podrobnou kilometrážou vodného toku, s obtiažnosťou splavovania jednotlivých úsekov pre športovú plavbu, s popisom zaujímavosti v okolí a pod., - informačné tabule (panely) osadené pri vodných tokoch a vodných plochách s informáciami o povolených nástupných miestach, info o kontaktných miestach a osobách v prípade kolízií a iné.
	LEGISLATÍVA	<p>Priaznivý legislatívny rámec:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obdobie plavby, povolená plavba, vymedzenie záujmového územia pre jednotlivé druhy aktivít na vodných tokoch alebo vodných plochách, a pod. 	
ČINNOSŤ	NEPRAVIDELNÁ PLAVBA NEMOTOROVÝMI PLAVIDLAMI		
VÝSTUP	PRE TURISTU	<p>AKTÍVNY ODDÝCH BEZ STRESU, REKREÁCIA, REGENERÁCIA SÍL, INTENZÍVNE ZÁŽITKY: – zmysluplné napĺňanie voľnočasových aktivít turistov príslušnom stredisku cestovného ruchu.</p>	
	PRE SPOLOČNOSŤ	<p>EKONOMICKÉ - zamestnanosť, daňové príjmy, investície a pod.</p> <p>SOCIÁLNE - rast životnej úrovne miestneho obyvateľstva, zmierňovanie migračných pohybov obyvateľstva, sebavedomie a spolupatričnosť a pod.</p> <p>ENVIROMENTÁLNE - zlepšenie starostlivosti o životné prostredie, ochrana jednotlivých zložiek životného prostredia a pod.</p>	

Záver

Cestovný ruch ako jedno z prierezových odvetví hospodárstva tvorí významnú súčasť spoločensko-ekonomického života. Je považovaný za dôležitý faktor ekonomického a sociálneho rozvoja regiónov, ktorý ovplyvňuje vytváranie nových pracovných príležitostí, stimuluje rozvoj technickej a sociálnej infraštruktúry, zlepšuje starostlivosť o životné prostredie a občiansku vybavenosť, je zdrojom príjmov obcí a regiónov.

Komplexne rozvinúť cestovný ruch na Slovensku je jednou z najväčších spoločenských a hospodárskych výziev nasledujúcich rokov. A to nielen kvôli významnému a dlhodobému celosvetovému rastu tohto odvetvia, ale aj kvôli svojmu ekonomickému potenciálu a možnému prínosu pre celoplošné oživenie ekonomiky jednotlivých regiónov, miest, obcí, ako aj najmenších vidieckych komunít.

Jednotlivé regióny na Slovensku svojou polohou a primárnou ponukou vytvárajú predpoklady pre rozvoj vodného turizmu a rozvoj podnikania v rámci infraštruktúry cestovného ruchu. Existuje však ešte množstvo prekážok, ktoré sa však dajú prekonať vhodne nastavenou spoluprácou a výmenou skúseností so zahraničnými regiónmi.

Na základe analógie zo zahraničia, kde je rozvinutá infraštruktúra vodnej turistiky na vyššej kvalitatívnej úrovni ako na Slovensku možno konštatovať, že jestvuje interakcia medzi zlepšujúcimi sa podmienkami pre rekreáciu, využívaním voľného času a návštevnosťou v kontexte sociálno-ekonomických, environmentálnych súvislostí a očakávaným hospodárskym rozmachom vybraného centra turizmu. Zároveň možno konštatovať, že bez intenzívnej a zmysluplnej podpory rozvoja vodnej dopravy, vrátane turistickej, rekreačnej a športovej plavby z pozície štátu, zainteresovaných rezortov, orgánov štátneho odborného dozoru, samotných dopravcov / prevádzkovateľov, samosprávy miest a obcí, ako aj malých a stredných podnikateľov na príslušnej regionálnej úrovni a bez ich koordinovaného postupu v tejto oblasti, nie je možné dosiahnuť významný pokrok v regionálnom rozvoji v podmienkach Slovenskej republiky.

Použitá literatúra

- [1] BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D.: Teorie regionálního rozvoje. Praha: Karolinum, 2002. ISBN 80-246-0384-5.
- [2] BOROVSÝ, J., SMOLKOVÁ, E., NIŇAJOVÁ, I.: Cestovný ruch – trendy a perspektívy. Bratislava: Iura edition, 2008. ISBN 978-80-8078-215-3.
- [3] FILOVÁ, E.: Vodná doprava ako podmieňujúci faktor a nástroj rozvoja turizmu. Doktorandská dizertačná práca, 28330020113013, ŽU v Žiline 2011, 142 s.
- [4] GUČÍK, M.: Manažment cestovného ruchu. BB: Dali, 2010. ISBN 978-80-89090-67-9.
- [5] KASPAR, C.: Základy cestovného ruchu. Banská Bystrica : EF UMB, 1995.
- [6] KMECO, Ľ.: Sociálno-ekonomické účinky mestského cestovného ruchu na Slovensku. Banská Bystrica: UMB, 2003. ISBN 80-8055-765-9.
- [7] KOPŠO, E.: Zemepis cestovného ruchu. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladateľstvo, 1980. ISBN 12829/1978-212.
- [8] KUBEC, J.: Vodní cesty a přístavy. Skriptum F–PEDAS VŠDS v spolupráci s a.s. Ekotrans Moravia, Praha, 1993.
- [9] KUČEROVÁ, E., NEDVĚDOVÁ, A.: Technika cestovného ruchu. Praha: Grada, 1992. ISBN 80-85623-32-3.
- [10] RYGLOVÁ, K.: Cestovní ruch. Ostrava: Key Publishing s.r.o., 2009. ISBN 978-80-7418-082-6.
- [11] ŠULGAN, M., SOSEDOVÁ, J., RIEVAJ, V.: Európske dopravné koridory a Slovensko. Žilinská univerzita v Žiline, 2001. ISBN 80-7100-903-2.

- [12] STOWASSER, J.: Vodná turistika – učebné texty pre školenie cvičiteľov. Bratislava: Slovenské telovýchovné vydavateľstvo, 1989. ISBN 80–7096–045–0.
- [13] ZELENÝ, L.: Osobní přeprava. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.
- [14] Vyhláška MDPT SR č.22/2001 Z.z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o zaradení vodných ciest a ich jednotlivých úsekov do príslušných tried podľa klasifikácie európskych vodných ciest
- [15] Nová stratégia rozvoja cestovného ruchu Slovenskej republiky, dostupné na : <http://www.economy.gov.sk/nova-strategia-rozvoja-cestovneho-ruchu-sr-do-roku-2013/130538s>



Internetové noviny pre rozvoj
logistiky na Slovensku.
ISSN: 1336-5851