

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA**

Evidenčné číslo: 102004/B/2013/1406049051

**PROBLÉMY ROZVOJA CYKLOTURISTIKY
NA SLOVENSKU A MOŽNOSTI NA ICH
ODSTRÁNENIE**

Bakalárska práca

2013

Martin Wachs

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA**

**PROBLÉMY ROZVOJA CYKLOTURISTIKY
NA SLOVENSKU A MOŽNOSTI NA ICH
ODSTRÁNENIE**

Bakalárska práca

Študijný program: Podnikanie v obchode a cestovnom ruchu

Študijný odbor: 6262 - Obchodné podnikanie

Školiace pracovisko: Katedra služieb a cestovného ruchu

Vedúci záverečnej práce: Ing. Mária Puškelová

Bratislava 2013

Martin Wachs

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracoval samostatne a že som uviedol všetku použitú literatúru.

Dátum: 5.5.2013

.....

(podpis študenta)

Pod'akovanie

Ďakujem Ing. Márii Puškelovej za prejavenu trpezlivosť, cenné odborné rady a obsahovú korekciu bakalárskej práce.

ABSTRAKT

Wachs, Martin: *Problémy rozvoja cykloturistiky na Slovensku a možnosti na ich odstránenie*. – Ekonomická univerzita v Bratislave. Obchodná fakulta; Katedra služieb a cestovného ruchu. – Vedúci záverečnej práce: Ing. Mária Puškelová. – Bratislava: OF EU, 2013, 48s.

Cieľom záverečnej práce je opísať stav cykloturistiky na Slovensku, zistiť jej problémy a navrhnúť alternatívy na jej zlepšenie. Práca je rozdelená do troch kapitol. Obsahuje šesť grafov, tri tabuľky a tri prílohy. Prvá kapitola je venovaná teoretickým pojmom, ktoré úzko súvisia s cykloturistikou a opisu stavu cykloturistiky na Slovensku. V ďalšej časti sa charakterizuje cieľ práce a jej metodika. Záverečná kapitola sa zaoberá vyhodnotením odpovedí na otázky o cykloturistike z dotazníka. Výsledkom riešenia danej problematiky sú odporúčania do budúcnosti, ktoré sú možnosťami na eliminovanie prekážok vývoja cykloturistiky na Slovensku.

Kľúčové slová: cykloturistika, cestovný ruch, športovo-turistický cestovný ruch, cyklotrasy, cykloturista, bicykel.

ABSTRACT

Wachs, Martin: *Problems of development of the cycle tourism in Slovakia and options for their elimination*. – University of Economics Bratislava. Faculty of business; Department of services and tourist traffic. – Final work chief: Ing. Mária Puškelová – Bratislava : OF EU, 2013, 48s.

The goal of the final work is to describe the aspect of the cycle tourism in Slovakia, to find out her problems and to suggest alternatives for her improvement. The work is divided into three chapters. It contains six graphs, three tables and three appendices. The first chapter is dedicated to theoretical terms, which are nearly connected to cycle tourism and to description of the cycle tourism aspect in Slovakia. In the next part the aim of the work and her methodology are characterized. The final chapter dwells on interpretation of the answers to questions about cycle tourism from the answer sheet. The result of the solution of given problem are recommendations to the future, which are options for elimination the barriers of development of the cycle tourism in Slovakia.

The key words: cycle tourism, tourist traffic, sport-touristic tourist traffic, cycle routes, cycle tourist, bicycle.

Úvod.....	11
1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí.....	12
1.1 Cestovný ruch.....	12
1.1.1 Formy cestovného ruchu.....	13
1.1.2 Športovo-turistický cestovný ruch	14
1.2 Základná terminológia cykloturistiky	15
1.3 Cykloturisti.....	18
1.3.1 Profil cykloturistu	18
1.3.2 Segmentácia cykloturistov	19
1.4 Cyklotrasy	21
1.4.1 Medzinárodné cyklotrasy na území Slovenska.....	24
1.5 Cykloturizmus na Slovensku.....	26
1.5.1 Súčasný stav cykloturizmu na Slovensku	26
1.5.2 Inštitucionálne zabezpečenie cykloturistiky na Slovensku.....	27
1.5.3 Systémový rozvoj cykloturistiky na Slovensku.....	28
1.5.4 Príklady úspešného budovania cyklotrás na Slovensku	35
1.5.5 Záujmové a mimovládne organizácie na podporu cykloturizmu na Slovensku 37	
1.5.6 SWOT analýza cykloturistiky na Slovensku	38
2 Cieľ práce, metodika práce a metódy skúmania	41
3 Výsledky práce a diskusia.....	42
3.1 Charakteristika výberového súboru.....	42
3.2 Vyhodnotenie jednotlivých otázok dotazníka.....	43
3.3 Ohraničenia výskumu.....	47
3.4 Závbery a odporúčania	47
Záver	49
Zoznam použitej literatúry	50
Prílohy.....	52

Zoznam grafov, tabuliek a príloh:

Grafy:

Graf 1 – Vek respondentov	42
Graf 2 – Cyklistický kraj respondentov	43
Graf 3 – Počet km respondentov najazdených na bicykli za 1 rok	44
Graf 4 – Rešpektovanie cykloturistov vozidlami pri jazde na bicykli v premávke	45
Graf 5 - Prijali by ste pri Vašom bydlisku viacej cyklotrás?	45
Graf 6 - S kým najčastejšie jazdíte po cyklotrasách?	46

Tabuľky:

Tabuľka 1 – Vek respondentov	42
Tabuľka 2 - Počet km respondentov najazdených na bicykli za 1 rok	44
Tabuľka 3 – Prijali by ste pri Vašom bydlisku viacej cyklotrás?	46

Prílohy:

Príloha č.1 - <i>Mapa siete medzinárodných cyklotrás EuroVelo</i>	53
Príloha č.2 - <i>Sieť diaľkových cyklomagistrál na Slovensku v rámci krajov</i>	54
Príloha č.3 - <i>Vzor dotazníka</i>	55

Zoznam použitých skratiek a symbolov

CR	cestovný ruch
ECF	Európska cyklistická federácia
KOCR	Krajská organizácia cestovného ruchu
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
MKC	Medzirezortné koordinačné centrum na podporu rozvoja pešej turistiky a cykloturistiky na Slovensku
MPaRV SR	Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka Slovenskej republiky
MTB	horská cyklistika; z angl. mountain bike/bicycle- horský bicykel
MŽP SR	Ministerstvo životného prostredia Slovenskej republiky
NCS	Národná cyklostratégia Slovenska
OOCR	Oblasťná organizácia cestovného ruchu
VÚD	Výskumný ústav dopravy
ZMOS	Združenie miest a obcí Slovenska
ŽSK	Žilinský samosprávny kraj

Úvod

Jednou zo zaujímavých foriem cestovného ruchu je aj športovo-turistický cestovný ruch. Práve tejto forme cestovného ruchu sa budeme v našej bakalárskej práci podrobnejšie venovať, keďže súčasťou športovo-turistického cestovného ruchu je aj cykloturistika, ktorá je hlavným predmetom našej práce. Cykloturistika sa v poslednom desaťročí stáva stále významnejším odvetvím cestovného ruchu a má na Slovensku veľký potenciál, ktorý ale zatiaľ nie sme schopní naplno využívať. Hoci je jej podiel zatiaľ v porovnaní napr. s lyžovaním či klasickou turistikou skôr menší, zažíva veľký rozkvet.

Najbližším „kolegom“ cykloturistiky je turistika ako taká. V praxi sú obe veľmi dobre kombinovateľné, čím rastie ich atraktivita. K rozvoju cykloturistiky taktiež veľmi prispieva súčasný životný štýl a ekonomické trendy – zdravý životný štýl, šetrný cestovný ruch, aktívna dovolenka namiesto ležania na pláži – to všetko má na rozvoj cykloturistiky rozhodne pozitívny vplyv.

Táto bakalárska práca sa zaoberá cykloturistikou ako takou a následne stavom cykloturistiky na Slovensku. V prvej kapitole bude uvedené, aké pojmy s cykloturistikou úzko súvisia, ako sa členia cyklistické trasy alebo cykloturisti, či aký je súčasný stav cykloturistiky na Slovensku a pod. V druhej kapitole bude uvedený cieľ tejto práce ako aj jej metodika a metódy skúmania, ktoré sme v práci využili. Posledná, tretia kapitola bude praktickou časťou bakalárskej práce. Bude tu uvedené a rozanalyzované to, k čomu sme dospeli v našom výskume pomocou dotazníka, teda výsledky práce. V časti diskusia budú navrhnuté závery a odporúčania do budúcnosti, ktorých by sa Slovensko malo držať, aby sa dostala cykloturistika u nás do lepšej pozície.

Cieľom tejto bakalárskej práce je zistiť problémy, ktoré v súčasnosti cykloturistiku na Slovensku trápia a navrhnúť riešenia, ktoré ich pomôžu odstrániť alebo aspoň obmedziť na prijateľnú úroveň.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

1.1 Cestovný ruch

Cestovný ruch (ďalej len CR) môžeme definovať ako „súbor aktivít v určitom prostredí, ktoré uspokojujú potreby ľudí súvisiace s cestovaním mimo ich trvalého bydliska bez rozdielu, či dôvodom tohto cestovania je oddych alebo nepravidelná povinnosť (služobná cesta).“¹

CR je efektívnou činnosťou na produkciu devíz, je dôležitým faktorom politiky zamestnanosti. Je schopný vytvárať nové pracovné miesta, čím pomáha vývoju hospodárstva v ekonomicky slabších regiónoch, pričom rozvoj podnikania v tomto odvetví významne zvyšuje dopyt a vplýva aj na vývoj príjmov. CR podporuje zachovanie kultúrneho dedičstva krajiny a taktiež aj ochranu prírody. Prispieva k spevňovaniu vzťahov medzi medzinárodnými hospodárskymi a politickými subjektmi, podporuje popularitu našich národných prírodných a kultúrnych hodnôt v očiach turistov domácich či zahraničných. Upevňuje vedomosti o politickom systéme a rozvoji demokracie v krajine. CR prispieva tiež k harmonickému rozvoju účastníkov turizmu. CR stále predstavuje jedno z tých dôležitejších odvetví hospodárstva Slovenskej republiky. Nezanedbateľný je najmä jeho podiel (cca 2,5% v roku 2012²) na tvorbe hrubého domáceho produktu, pričom podstatné je, že toto odvetvie hospodárstva štátu má potenciál nepretržite rásť. Na potrebu systémového riešenia problematiky CR a na potrebu podpory, resp. udržania domáceho CR poukázala v posledných rokoch finančná a hospodárska kríza, ktorá zasiahla všetky odvetvia ekonomiky, CR nevynímajúc.

Zákon 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu, ktorý je účinný od konca roku 2011, bol prijatý z dôvodu právneho zabezpečenia spoluúčasti riadenia a financovania štátu.³

¹ NOVACKÁ, E., KULČÁKOVÁ, M. 1996: *Klient v cestovnom ruchu*. Bratislava : Eurounion, 1996, s. 9, ISBN 80-85568-60-8.

² Zdroj: Štatistický úrad SR, NBS, 2013. [online]. [cit. 2013.04.20.] Dostupné na internete: <<http://www.sacr.sk/odborna-verejnost/analyzy-a-statistiky/statistiky/>>.

³ ŠTUBŇA, I. 2012. *Podpora budovania cyklotrás v Slovenskej republike*. [online]. Bratislava : 2012. [cit. 2013.04.17.] Dostupné na internete: <http://www.unsk.sk/files/oblasti/CR/budovanie_cyklotras_2012/stubna.pdf>.

Účelom tohto zákona sú nasledovné skutočnosti:

- vytvára systém riadenia CR na lokálnej, regionálnej ako aj národnej úrovni
- určuje kompetencie riadenia fyzických osôb a právnických osôb pôsobiacich v cestovnom ruchu
- definuje spôsob financovania za účasti štátu
- cieľom je motivovať združovanie subjektov v CR, t. j. súkromný sektor s verejným sektorom a vznik výkonných organizácií (KOCR, OOCR) priamo v destináciách, kde prichádza k výkonu CR (Založené sú zatiaľ dve KOCR- v Žiline to je Žilinský turistický kraj a v našom hlavnom meste to je Turizmus regiónu Bratislava a 30 OOCR. Očakáva sa, že postupne vzniknú aj ďalšie podobné organizácie v ešte nepokrytých častiach Slovenskej republiky a že vznikne taktiež jeden funkčný systém s nastavenými motivačnými pravidlami rozvoja CR na Slovensku.)⁴
- vytváranie predpokladov na koordinované a cielené zvyšovanie kvality celkového produktu CR priamo v destináciách CR.⁵

1.1.1 *Formy cestovného ruchu*

Veľmi často sa stretávame s rôznou kombináciou jednotlivých foriem cestovného ruchu v rámci jedného produktu (zázajdu). Možno však vymedziť tieto hlavné formy cestovného ruchu⁶:

- rekreačný
 - kultúrno-poznávací
 - kúpeľno-liečebný a zdravotný
 - športovo-turistický
 - poľovnícky a lovecký
 - vidiecky
- poľnohospodársky (agroturizmus)

⁴ ŠTUBŇA, I. 2012. *Podpora budovania cyklotrás v Slovenskej republike*. [online]. Bratislava : 2012. [cit. 2013.04.17.] Dostupné na internete: <http://www.unsk.sk/files/oblasti/CR/budovanie_cyklotras_2012/stubna.pdf>.

⁵ Zákon 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu.

⁶ NOVACKÁ, Ľ. a kol., 2010: *Cestovný ruch, technika služieb, delegát a sprievodca* : Ekonóm, 2010, s. 16. ISBN 978-80-225-2982-2.

- incentívny
 - exkurzie a odborné tematické zájazdy
 - kongresový
 - náboženský (religiózný)
- zážitkový
- nákupný
- trvaloudržiateľný.

1.1.2 Športovo-turistický cestovný ruch

Jednou z foriem cestovného ruchu je aj športovo-turistický CR. Je to aktivita, kde človek spoznáva okolitú krajinu, cestuje a venuje sa rekreačnej činnosti prostredníctvom športu alebo ako peší turista, teda presúva sa pešo.

Športovo-turistický CR- produkt športovo-turistického cestovného ruchu je značne obohatený rozličnými športovými doplnkovými službami, ktoré sa často stávajú tou najlákavejšou službou, ktorá je v skutočnosti základom ponúkaného produktu cestovného ruchu a je rozhodujúcim determinantom o účasti klienta.

Športovo-turistický CR sa orientuje na uspokojenie potrieb športového vyžitia prostredníctvom:

- aktívnej účasti (lyžovanie, splavovanie riek, surfovanie, paraglajding, lietanie na balóne alebo rogalo, jazda na koni, horolezectvo, cykloturistika, pešia turistika a pod.);
- pasívnej účasti klienta (návšteva športového podujatia);
- väčšina uvedených športov predstavuje možnosť návratu k prírode. Tieto ekologicky vhodné športové aktivity sú typickými motívmi „zeleného“, tzv. mäkkého (soft) cestovného ruchu.⁷

Športovo-turistický CR „zahŕňa napr. turistiku, pre ktorú je typická zmena miesta, pričom človek vynakladá fyzické sily na premiestnenie. Turistika môže byť pešia, horská, vodná, cykloturistika.“⁸

⁷ NOVACKÁ, E. a kol., 2010: *Cestovný ruch, technika služieb, delegát a sprievodca* : Ekonóm, 2010, s. 19-20. ISBN 978-80-225-2982-2.

1.2 Základná terminológia cykloturistiky

Súčasťou športovo-turistického cestovného ruchu je aj cykloturistika. Cykloturistika je spoznávanie prírody a krajiny, teda turistika, ktorej nevyhnutnou súčasťou je bicykel ako hlavný dopravný prostriedok. Iná definícia cykloturistiky hovorí, že cykloturistika je forma rekreačnej cyklistiky, ktorá pri napĺňaní turistickej činnosti využíva na presun bicykel.⁹ Napriek faktu, že cykloturistika patrí do doplnkových služieb v cestovnom ruchu (napr. spolu s poľovačkami, rybolovom, tradičnými remeslami alebo regionálnymi podujatiami a pod.), jej význam a popularita na Slovensku ako aj v iných krajinách momentálne neustále narastá. Ak v súčasnosti poskytuje nejaké zariadenie činné v cestovnom ruchu možnosti na rozvoj cykloturistiky v okolí tohto zariadenia (napr. požičovňa bicyklov či cyklistického príslušenstva, miesto na uskladnenie bicyklov atď.), patrí to nesporne medzi silné stránky daného objektu.¹⁰

Turistika pomocou bicykla ako formy prepravy má nesporné výhody oproti poznávaniu peši, ako aj oproti poznávaniu z určitého dopravného prostriedku, ako napr. z automobilu, autobusu či vlaku a pod. Na bicykli je totiž kvantita prejdenej, a teda aj spoznanej krajiny oveľa vyššia ako pri pešej turistike a zároveň na bicykli to nevidíte z takej vysokej rýchlosti ako to máte možnosť vidieť zo spomínaného auta či vlaku. Súhrnne povedané, na bicykli spoznávate svoje okolie najideálnejšou rýchlosťou zo spomínaných možností, čo nesporne patrí medzi jednu z hlavných výhod cykloturistiky, a to je aj dôvodom, prečo stále viac a viac ľudí preferuje práve tento spôsob turistiky.¹¹

Termín *slow travel* sa vzťahuje na využitie udržateľných prostriedkov prepravy do destinácie ako sú vlak, trajekt alebo autobus. Turista je vedený k tomu, aby sa zdržal dlhší čas, a tak spoznal aj miestne tradície, kultúrne dedičstvo či gastronómiu a presúval sa predovšetkým na bicykli poprípadе verejnou dopravou alebo peši. Takáto forma cestovného ruchu poskytuje podstatne pestrejšie zážitky a, čo je dôležité, má aj menší dopad na životné prostredie.¹²

⁸ GÚČIK, M. 2010: *Cestovný ruch- úvod do štúdia* : Slovak-swiss tourism, 2010, s. 63. ISBN 978-80-89090-80-8.

⁹ ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

¹⁰ STRÁŽOVSKÁ, H. - STRÁŽOVSKÁ, Ľ. - BAŽÓ, L. a kol. 2013. *Podnikanie malých a stredných podnikov*. Bratislava : Sprint 2 s.r.o., 2013. 320 s. ISBN 978-80-89393-88-6.

¹¹ Zdroj: Vlastné spracovanie.

¹² ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

Základom celej cykloturistiky a predmetom, bez ktorého by sa vôbec nemohol realizovať cykloturizmus, je samozrejme bicykel. História bicykla siaha ešte do prvej polovice 19. storočia. „*Patent na vozidlo s dreveným rámom s pevným kolesom vzadu a ovládateľným kolesom vpredu prvýkrát podal nemecký barón Karl Fridrich Drais von Sauerbronn v roku 1817.*“¹³ Odvtedy prešli bicykle dlhým vývojom a od vtedajších drevených rámov sa v posledných rokoch prešlo na hliníkové či karbónové bicykle.

Bicykel môže byť na cykloturistiku rôzne prispôsobený. Oproti klasickým pretekárskym bicyklom, používajú cykloturisti na svojom bicykli napr. väčší odkladací priestor na ruksak či inú batožinu, ďalej viac svetiel, blatníky, spätné zrkadlá a tak podobne. Stúpa takisto význam požičovní. Napríklad v Nemecku v roku 2010 vzrástol počet vypožičaných bicyklov o 100 % v porovnaní s rokom 2008. Zvyšuje sa záujem aj o elektrické bicykle najmä pre starších cyklistov v oblastiach s vysokým prevýšením a silným vetrom.¹⁴

Dôvodmi, prečo používať na prepravu práve bicykel ako dopravný prostriedok je hneď niekoľko. Jedným z nich je napr. dostupnosť, keďže bicykel si môže dovoliť prakticky každý, ďalej servis a údržba je finančne nenáročná, bicyklovanie je prospešné pre zdravie a je aj priateľské k životnému prostrediu. Ďalším dôvodom je nezávislosť, na ktorú si každý veľmi rýchlo zvykne – netreba čakať na autobus, či vyťahovať auto z garáže.¹⁵ Bicykel je navyše nehučný, šetrí peniaze na pohonné hmoty a parkovanie v meste je s bicyklom oveľa jednoduchšie. Bicykel zaberá oveľa menej miesta ako automobil (tak na cestách ako aj na parkoviskách) a je to najrýchlejší dopravný prostriedok na krátke vzdialenosti, najmä v mestských zápchach. „*Určite je to však aj vec pohľadu a niekedy rozhoduje počasie.*“¹⁶

Cykloturizmus je forma cestovného ruchu, kde sa bicykel využíva na presun, pričom bicyklovanie je súčasťou zážitku alebo hlavným motívom je samotné bicyklovanie (cestná cyklistika, horská - MTB, zjazdová - downhill,...). Cykloturizmus môžeme deliť podľa Ľ. Ondrášikovej nasledovným spôsobom:

- Poznávací cykloturizmus
- jednoduchové výlety

¹³ SIDWELLS, Ch. 2004. *Bicykle a cyklistika*. Bratislava : Slovart, 2004. s. 10. ISBN 80-7145-890-2.

¹⁴ ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

¹⁵ OKRUCKÁ, Z. 2011. Bicyklom po meste. In *Cyklomag*. ISSN 1337-9674, 2011, roč. 3, č. 17, s. 21.

¹⁶ OKRUCKÁ, Z. 2011. Bicyklom po meste. In *Cyklomag*. ISSN 1337-9674, 2011, roč. 3, č. 17, s. 21.

- cyklodovolenky

- MTB (off road) - predstavuje horský cykloturizmus („off road“ doslovne znamená „mimo cesty“)
- Downhill biking - ide o zjazdový cykloturizmus, kde dominantným zážitkom je jazda z určitého kopca či vrchu dole čo najvyššou rýchlosťou, pričom sa cyklistovi zvyšuje hladina adrenalínu v krvi
- Cykloturizmus podujatí - predstavuje návštevu významných cyklistických medzinárodných pretekov ako sú napr. Tour de France, Vuelta de España, Giro de Italia. Na Slovensku to môžu byť preteky Okolo Slovenska, ďalej cyklistické maratóny (Okolo Tatier), preteky Slovenského pohára atď.¹⁷

Jednodňový cyklo výlet predstavuje výjazd z miesta bydliska alebo miesta pobytu na dovolenke. Je to najjednoduchšia forma cykloturistiky. Všetko, čo cykloturista potrebuje, je kvalitná mapa a základné cyklistické náradie. Trasa sa naplánuje podľa mapy, ale je možné ju zmeniť aj za jazdy, pokiaľ niektorá iná trasa vyzerá lákavejšie. Cykloturisti sa pri takýchto výletoch snažia jazdiť po menej frekventovaných cestách. Medzi cykloturistami je populárny taktiež viacdňový cyklo výlet s istým zabezpečením, ktorý je vhodným začiatkom do samostatnej cykloturistiky. Pri tomto výlete sa putuje z miesta na miesto alebo sa uskutočňuje zo základne. Cykloturista býva vo vybraných ubytovacích zariadeniach cestovnej agentúry, z ktorých spoznáva krajinu sám, prípadne mu spoločnosť môže robiť sprievodca. Agentúra poskytuje mapy, ubytovanie a prepravu batožiny, kým cykloturista jazdí na bicykli medzi jednotlivými zastávkami. Vyššou úrovňou je samostatná cykloturistika. Pri nej si cykloturista naplánuje nezávislú cyklotúru, teda celú trasu si organizuje sám. Vyžaduje si to dôkladnú prípravu, najmä pri cestách do zahraničia. Cykloturista si tu musí so sebou brať všetko potrebné.¹⁸ Cyklodovolenka je dovolenka motivovaná túžbou bicyklovať buď po určitej trase, alebo vychádzať z jedného miesta.¹⁹

Podľa typu bicykla a prostredia, v ktorom cykloturisti jazdia, sa cykloturistika delí na dva základné typy: na cestnú a horskú (terénnu) cykloturistiku.

1. Cestná cykloturistika je spoznávanie krajiny na najmä cestnom bicykli (avšak je to možné samozrejme aj na horskom či inom type bicykla), s ktorým jazdíme

¹⁷ ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

¹⁸ SIDWELLS, Ch. 2004. *Bicykle a cyklistika*. Bratislava : Slovart, 2004. 240 s. ISBN 80-7145-890-2.

¹⁹ ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

výlučne po asfaltových cestách, teda po bežných mestských či mimo mestských komunikáciách a cestných cyklotrasách.

2. Horská (terénna) cykloturistika - putovanie po krajine s horským bicyklom (vhodný je aj napr. krový či cyklokrový bicykel), pričom jazdíme vo voľnej prírode, po trasách pre horskú cykloturistiku (predovšetkým po lesoch, lúkach a pod.).

1.3 Cykloturisti

Cykloturistov môžeme definovať ako účastníkov cestovného ruchu, čiže turistov, ktorých cieľom je putovanie po krajine a jej spoznávanie, pričom ako dopravný prostriedok používajú určitý typ bicykla.

Ďalej sa budeme zaoberať všeobecnou charakteristikou cykloturistov ako aj základným rozdelením cykloturistov do 4 veľkých základných skupín.

1.3.1 *Profil cykloturistu*

Zovšeobecnený európsky profil cykloturistu vychádza z 8 trhových štúdií realizovaných v 5 krajinách. Týchto 8 trhových štúdií je označených názvom a rokom, v ktorom boli uskutočnené. Tieto trhové štúdie hovoria o týchto základných všeobecných kritériách európskych cykloturistov:²⁰

- priemerný vek predstavuje 45 až 55 rokov;
- muži sú v zastúpení 60 % a ženy 40 %; vyrovnanjší pomer je v prípade denných cykloturistov;
- cykloturisti so stredoškolským vzdelaním a významná skupina, ktorá dosiahla vysokoškolské vzdelanie, zastáva významné pracovné posty;
- zloženie skupín je nasledovné: 20 % jazdí sami, 50 % v dvojiciach a 20 % jazdí v malých skupinách o počte približne 3 až 5 osôb;

²⁰ Trhové štúdie: ETI, 2007; Fietsplatform, 2009a, 2009b; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007; Mercat, 2009; Öhlschläger, 2007; Trendscape, 2010.

- príjem na domácnosť predstavuje široké rozpätie, ale nedávna nemecká štúdia ukázala, že priemerný ročný príjem bol 24 000 až 36 000 € (podľa trhovej štúdie Trendscape, 2010; Annex 4).

Socioekonomická charakteristika cykloturistov je v mnohých prieskumoch často rovnaká, a to: majú vysokoškolské vzdelanie, vysoké príjmy, stredný vek a sú to často cestujúci vo dvojici bez detí.²¹

Kanadský prieskum „Bike on Tours“, ukázal, že väčšina nadšených cyklistov vo svete má vysoký profesionálny status s ročným príjmom nad 60 tisíc eur, 47 % má príjem v rozpätí 60 až 80 tisíc eur, 45 % má vysokoškolské vzdelanie (národný priemer Kanady je 31 %). Žijú sami alebo s partnerom a 70 % nežije už s deťmi. Veková hranica je 33 až 55 rokov. Predstavuje najvyšší percentuálny podiel, a to presne 61 %. V poslednom desaťročí sa zaznamenal vysoký nárast z 34 % na 43 % vo vekovej kategórii 55 až 64 rokov a dvojnásobný nárast z 12 % na 25 % vo vekovej kategórii 65 až 74 rokov. MTB a downhill cykloturisti majú vekový priemer nižší, a to 40 % z nich je vo veku 18 až 34 rokov, 75 % z nich sú muži a 60 % z horských a zjazdových cykloturistov má ukončené stredoškolské vzdelanie.²²

1.3.2 Segmentácia cykloturistov

Cykloturistov môžeme rozdeliť na 4 základné skupiny, ktorými sú:

1. Príležitostní cykloturisti

K príležitostným cykloturistom patria najmä mladí, rodiny s deťmi a seniori. Bicyklujú s priateľmi a rodinnými príslušníkmi, vrátane detí. Čo sa týka vzdialeností, tak absolvujú väčšinou najmä krátke trasy na 1 až 2 hodiny. Ich motiváciou je rodina, zábava, fitness a sociálna aktivita. Preferujú chodníky blízko ich domova, ďalej parky, rekreačné oblasti, segregované cyklotrasy a takisto aj nenáročné cyklotrasy.

2. Pravidelní stredne zdatní cykloturisti

Pravidelní stredne zdatní cykloturisti predstavujú najmä strednú a staršiu generáciu ako aj seniorov. Bicyklujú s priateľmi v menších skupinách alebo sami, jazdia pravidelne

²¹ ONDRÁŠIKOVÁ, L.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

²² *Develop Cycle Tourism In Your Community Become A Bicycle Touring Destination*. [online]. [cit. 2013.04.29.] Dostupné na internete: <<http://www.bikeontours.on.ca/tourism.htm>>.

týždenne alebo mesačne. Ich denná prejdená vzdialenosť sa pohybuje v rozmedzí od 30 do 40 km. Ich motiváciou je fitness, teda potreba žiť a cítiť sa dobre a zdravo alebo to robia kvôli sociálnym a rodinným väzbám. Preferujú chodníky a cesty s nízkou frekvenciou dopravy. Spravidla jazdia blízko ich domova, občas podniknú ale aj dlhšie výlety v skupine i do zahraničia. Chodia na organizované cyklodovolenky so zabezpečenými službami, ktoré začínajú od zapožičania bicyklov, cez ubytovanie až po prepravu batožiny a pod. Čo sa ubytovania týka, tak preferujú ekonomické hotely a stravovať sa chodia najčastejšie do reštaurácií.

3. Pravidelní veľmi zdatní cykloturisti

Pravidelní veľmi zdatní cykloturisti, to je predovšetkým stredná a staršia generácia ako aj seniori. Jazdia s dospelými deťmi, rodinou, priateľmi v skupinách alebo aj sami. Bicyklujú pravidelne týždenne až mesačne. Ich bežná denne zdolaná vzdialenosť sa pohybuje medzi 65 až 100 km, niekedy dokonca i viac. Motiváciou pre nich je fitness štýl života a taktiež radosť zo zážitku/poznania. Preferujú dobre udržiavané trasy ako aj krajnice bežných komunikácií s nízkou frekvenciou dopravy. Radi sa orientujú podľa mapy. Chodia na niekoľkodňové výjazdy sami alebo v skupinách blízko domova. Aby si splnili svoju túžbu po zážitku, absolvujú niekedy aj cyklodovolenky do zahraničia. Nemajú príliš v oblúbe turistické cyklotrasy plné cykloturistov. Ubytovanie a stravovanie je rôznorodé a závisí od ich osobného rozpočtu. Avšak občas si aj doprajú a vtedy preferujú dokonca to najlepšie, čo je práve k dispozícii.

4. Pretekárski amatérski cykloturisti

K pretekárskym amatérskym cykloturistom zaradíme mladú a strednú generáciu, teda ľudí vo veku cca 15 – 35 rokov. Jazdia v skupine alebo sami. Pravidelne trénujú, aby sa udržiavali vo forme. Čo sa týka vzdialenosti, ktorú v priebehu jedného dňa absolvujú na bicykli, tak to je približne 100 až 160 km a niekedy aj viac. Ich motiváciou je tréning, príprava na preteky alebo to robia pre zážitok. Preferujú asfaltové cesty s malou frekvenciou áut, ďalej horské trasy a single tracky. Ich cieľom je prekonať dlhé vzdialenosti a zdolať vysoké kopce. Niekedy absolvujú aj niekoľkodňové výjazdy sami alebo v skupine- najčastejšie so svojím klubom. Jazdia spravidla mimo cykloturistických trás, kde by ich zbytočne spomaľovali ostatní cykloturisti a kde by mohlo ľahko dôjsť k zrážke rýchlejších a pomalších cykloturistov. Pokiaľ rozoberáme ubytovanie

a stravovanie s bicyklom, tak táto skupina cykloturistov uprednostňuje väčšinou ekonomické ubytovanie pre skupiny, ďalej aj študentské domovy, motely a hostely.²³

1.4 Cyklotrasy

Cykloturistická trasa (cyklotrasa) je pozemná komunikácia vybavená cykloturistickým značením podľa STN 01 8028 (prípadne upravená aj stavebne) pre premávku cykloturistov v označenom smere.²⁴ Táto norma definuje cyklotrasu nasledovným spôsobom: Cyklotrasa je vytýčený smer cykloturistickej značenej cesty, prípadne zakres cykloturistickej značenej cesty, chodníka a podobne, prechádzajúci okrajom miest, obcami, nezastavanou časťou obcí (tzv. extravilánom), vedie po štátnych cestách, účelových komunikáciách, v lesnom, horskom alebo poľnom prostredí.²⁵ Často využíva existujúce štátne alebo účelové cesty pre rekreačné využitie. Prioritne spája turistické ciele. Môže byť segregovaná alebo integrovaná. Segregovaná znamená, že je úplne oddelená od pozemných komunikácií, nedochádza teda ku kontaktu medzi cyklistami a automobilmi, keďže povolený vstup na ňu majú len cyklisti, prípadne chodci a inline korčuliari. Integrovaná znamená, že cyklotrasa je súčasťou pozemnej komunikácie, cyklisti tu majú akurát vyznačený svoj pruh a musia sa riadiť všetkými pravidlami cestnej premávky, keďže tu môžu prísť do kontaktu s automobilmi.

Cykloturistické trasy sa na území Slovenska značia tzv. „Jednotným systémom značenia cyklotrás" (skrátene JSZC), ktorý je schválený Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácii a taktiež je aj akceptovaný Prezídiom policajného zboru SR.

Cykloturistické značenie na Slovensku upravuje norma vydaná koncom roka 2000 s označením STN 01 8028, ktorá má aj názov „Cykloturistické značenie“. Rieši rozdelenie cykloturistických trás, ďalej stanovuje tvar, farby, rozmery ako aj spôsob použitia prvkov cykloturistického značenia. Nevzťahuje sa na pásové značenie chodníkov a zón pre cyklistov v zastavaných plochách obcí (v tzv. intraviláne miest a obcí) v zmysle dopravného značenia. Medzi cykloturistické informačné prvky patrí: cykloturistická značka, cykloturistická smerovka a cykloturistická tabuľka. Tieto informačné prvky sa

²³ *Develop Cycle Tourism In Your Community Become A Bicycle Touring Destination*. [online]. [cit. 2013.04.29.] Dostupné na internete: <<http://www.bikeontours.on.ca/tourism.htm>>.

²⁴ ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

²⁵ STN 01 8028: 2000 : Cykloturistické značenie.

umiestňujú na existujúce objekty v teréne alebo samostatne osádzané cykloturistické stĺpiky. Podstatnú časť cyklotrás tvorí maľované cykloznačenie, a to farebné písmeno „C“ na bielom podklade, ktoré sa maľuje na stromy, stĺpy, kamene a pod. Ďalším prvkom cykloznačenia sú veľké plastové cyklosmerovky, ktoré cykloturistovi podávajú dôležité informácie o vzdialenostiach a o smere, a to dvomi údajmi: prvý informuje o bližšom významnom ciele a druhý udáva vzdialenosť diaľkového cieľa. Čo sa týka malých plastových cyklosmeroviek, tak tie zase určujú smer určitej cyklotrasy.

Drobná infraštruktúra predstavuje rozhladne, veľké a malé cykloturistické odpočívadlá, ďalej stojany s veľkoplošnými mapami, stojany s informačnými panelmi, ako aj cykloturistické poludníky, méty a obrázkové cyklosmerovky. Cykloturistické trasy sa v súčasnosti dajú zamerať a vyhľadať aj pomocou moderných GPS prístrojov.

Cyklotrasy majú byť robené s ohľadom na ochranu prírody, minimalizovať jej znečistenie a zbytočné ničenie prírodných zdrojov, teda mali by byť súčasťou trvalo udržateľného rozvoja. Na prepravu na miesto určenia, odkiaľ začíname jazdu na bicykloch, je vhodné využívať najmä ekologickejšie spôsoby dopravy, teda napr. vlakovú alebo autobusovú dopravu.²⁶

Cykloturistické trasy môžeme podľa určenia rozdeľovať na 2 veľké skupiny, a to na trasy pre cestnú cykloturistiku (cestné cyklotrasy) a trasy pre horskú cykloturistiku (horské cyklotrasy).

Cestné cyklotrasy

Cyklisti jazdia buď po bežných komunikáciách, ktoré sú určené pre automobily, alebo jazdia po cyklotrasách, ktoré sa primárne budujú pre cyklistov a cykloturistov.

Cyklotrasy s asfaltovým podkladom sú vlastne asfaltové cesty určitým spôsobom oddelené od automobilovej dopravy, na ktoré majú povolený vstup len cyklisti, inline korčuliari a chodci. Označené na rozdiel od bežných komunikácií sú zelenými (aj keď niekedy klasickými bielymi alebo žltými) plnými čiarami po oboch stranách cyklotrasy. Niektoré trasy vedú avšak aj po cestných komunikáciách II. a III. triedy. Na začiatku každej cyklotrasy stojí zvislá informačná modrá značka, kde je v kruhu vyobrazený rodič

²⁶ ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

držiaci za ruku dieťa a pod nimi je nakreslený bicykel. Táto značka je v tom prípade, ak tam majú prístup povolený cyklisti aj chodci. Ak na cyklotrasu majú oficiálne povolený prístup len cyklisti, tak na informačnej značke je vyobrazený len veľký obrázok bicykla. Ak je cyklotrasa obojsmerná, tak sa v jej strede nachádzajú zelené alebo biele prerušované čiary, ktoré vymedzujú rozsah pruhov a smer jazdy určujú veľké, najčastejšie zelené šípky. Tie sú namaľované na asfalte, približne v strede toho ktorého pruhu. Takisto približne v strede pruhu je na asfalte zobrazený zelenou farbou veľký obrázok bicykla a k nemu je spravidla namaľovaná aj smerová šípka. V tomto prípade niekedy nie sú plné čiary po stranách cyklotrasy, ale jej rozsah určuje len tento veľký náčrt bicykla väčšinou aj so spomínanou smerovou šípkou.

Ak cyklotrasa vedie aj cez prechod pre chodcov, teda ak križuje cestu pre automobily a bežnú dopravu, pri prechode pre chodcov zvykne stáť informačná značka, na ktorej je napísané: „Zosadni z bicykla“. Pri inom prerušení alebo skončení cyklotrasy stojí značka „Koniec cyklotrasy“. Táto značka znázorňuje chodcov a bicykel alebo len bicykel a je červenou farbou krížom prečiarknutá. Na dlhších cyklotrasách zvyknú v jej priebehu byť umiestnené taktiež jedna alebo viacero informačných tabúl, kde okrem názvu cyklotrasy, na ktorej sa aktuálne cyklista nachádza, nájdeme taktiež zaujímavé miesta, ktoré sú na cyklotrase alebo v jej blízkosti. Takisto sa tam nachádza údaj o počte kilometrov, ktorý nás od daného miesta v danom momente delí, ako aj smer jazdy, ktorým sa daná „atrakcia“ nachádza. Na významnejších cyklotrasách sú pre návštevníkov k dispozícii aj informačné tabule s cyklomapami. Cyklomapy patria medzi topografické mapy. Cyklomapy obsahujú zobrazenie našej aktuálnej polohy, zobrazenie celej cyklotrasy, na ktorej sa práve cykloturista nachádza, ako aj ďalšie významnejšie objekty, ktoré sa nachádzajú v blízkosti cyklotrasy. Priložená v dolnej časti v rohu mapy je aj podrobná legenda s vysvetlivkami a ďalšími informáciami o danej cyklotrase, na ktorej sa cykloturista nachádza.

Horské cyklotrasy

Cyklotrasy v prírodnom, lesnom teréne sú upravené cestičky, ktoré sú (len ak je to nutné) umelo udržiavané v zodpovedajúcom stave (odstraňovaním nečistôt, popadaných stromov, konárov a kameňov, spevňovaním povrchu a pod.), na ktoré majú prístup povolený cyklisti a peší turisti. Označené sú značkou na stromoch, stĺpoch, väčších kameňoch a pod. Značka obsahuje písmeno veľké tlačené „C“. Niekedy sa tam nachádza aj šípka, ktorá udáva smer jazdy. Toto písmeno „C“ býva namaľované štyrmi farbami,

nepoužíva sa tu teda len jedna a tá istá farba, ale alternatívy sú štyri. Každá farba znamená niečo odlišné. Sú to: zelená, žltá, červená a modrá farba. Zelená farba označuje trasy pre rodiny s deťmi, okruhy zdravia, nenáročné trasy a stredne náročné trasy. Žltá symbolizuje zase spojku medzi dvomi či viacerými cyklotrasami, ďalej ľahké trasy ako aj krátke odbočky k historickým či prírodným zaujímavostiam. Červená farba predstavuje diaľkové trasy a cyklomagistrály nadnárodného významu. Ak to prírodné danosti umožňujú, prechádzajú menej náročným terénom. Sú to cyklotrasy vhodné pre všetky druhy bicyklov. Napokon modrá farba značí náročnejšie trasy mimo magistrály, resp. dlhšie cyklotrasy, okrem cyklomagistrál. Označuje aj paralelné trasy k diaľkovým cyklomagistrálam.²⁷ Toto zodpovedá rozdeleniu cykloturistických trás podľa farby.

Tvar a veľkosť písmena „C“ však je podľa smernice (STN 01 8028 – Cykloturistické značenie) rovnaká. Tento fakt sa ale niekedy veľmi ťažko dodržiava pri označovaní na prírodné materiály. Avšak musí sa to dodržiavať pri označovaní na kovové tabuľky, ktoré sú ďalšou možnosťou označenia horských cyklotrás. Na týchto tabuľkách je napísaný názov cyklotrasy, názov zriaďovateľa či správcu trasy a počet kilometrov k najbližším dôležitým záchytným bodom. V prípade, že cyklotrasa je identická s turistickou trasou, tak sa môžeme na kovových tabuľkách stretnúť taktiež s turistickým značením. Pri tomto značení je uvedený namiesto počtu kilometrov k významnejšiemu miestu čas v hodinách, ktorý priemerne potrebuje bežný turista, na zdolanie trasy z bodu A do bodu B.

1.4.1 Medzinárodné cyklotrasy na území Slovenska

Medzinárodné cyklotrasy EuroVelo predstavujú sieť cyklotrás, ktoré vedú cez celú Európu. Organizuje ich Európska cyklistická federácia (ďalej len ECF) ako projekt 12 diaľkových cyklotrás s celkovou dĺžkou presahujúcou 60 tisíc kilometrov. Cez územie Slovenskej republiky v súčasnosti vedú, resp. sú naplánované tri trasy EuroVelo a jedna ďalšia medzinárodná cyklotrasa.

1. Vedenie trasy EuroVelo 6, ktorá je nazvaná aj „Atlantic – Black Sea“ alebo „Riečna trasa“, je plánované popri troch riekach, a to Loira, Rýn a Dunaj. Vedie od brehu Atlantického oceánu, konkrétne z mesta Nantes, kde má ústie rieka

²⁷Metodika značenia cyklotrás. [online]. [cit. 2013.04.23.] Dostupné na internete: <<http://www.cyklopolana.slovanet.sk/html/znacenie.html>>.

Loira, cez Francúzsko, ďalej do Švajčiarska, a potom prechádza krajinami, kde tečie rieka Dunaj. To je Nemecko, Rakúsko, Slovensko, Maďarsko, ďalej Srbsko, Bulharsko a napokon Rumunsko. Končí pri miestach, kde Dunaj ústi do Čierneho mora.²⁸ Minimálny úsek tejto trasy na Slovensku v dĺžke asi 26 km vedie Bratislavským krajom. Pokiaľ by prišlo k dohode s maďarskými partnermi, trasa EuroVelo 6 by mohla viesť medzi Bratislavou a Štúrovom/Ostrihomom po oboch brehoch rieky Dunaj. Úsek EuroVelo 6 by v tomto prípade na území Slovenskej republiky dosiahol dĺžku až cca 200 km.

2. Trasa EuroVelo 13 s názvom „Iron Curtain Trail“ je plánovaná v línii hranice bývalej „železnej opony“, oddelujúcej kedysi štáty „východnej a západnej Európy“, v dĺžke viac ako 9000 km. Viesť by mala cez 20 krajín, z ktorých je dnes 14 členom EÚ. Celková dĺžka slovenského úseku je cca 92,4 km a vedie pri hraniciach s Rakúskom. Prechádza napr. aj cez Bratislavu či Devín.
3. Trasa EuroVelo 11, ktorá sa volá aj „East Europe Route“, teda „Východoeurópska trasa“, je zatiaľ iba v štádiu príprav. Je plánovaná v koridore východného Slovenska od hranice s Poľskom v okrese Stará Ľubovňa cez Košice na juh k Maďarsku. Jej dĺžka by na území nášho štátu mala predstavovať vyše 150 km. V súčasnom období prebiehajú na tomto území činnosti ako sú napr. mapovanie, ďalej vytyčovanie ako aj spracovanie štúdií.²⁹
4. Medzinárodnou cyklotrasou je aj trasa s názvom „Jantárová cesta“. Tá prechádza cez 3 krajiny. Sú to Poľsko, Slovensko a Maďarsko. Najdlhšia časť prechádza cez Slovensko (skoro 200 km z 307 km celkovej dĺžky Jantárovej cesty). Spája poľské mesto Krakow s maďarskou metropolou Budapešť. Na Slovensku prechádza významnými miestami ako sú napr. Banská Štiavnica alebo Nízke a Vysoké Tatry a pod.³⁰

²⁸ Cyklotrasa EuroVelo 6. [online]. [cit. 2013.04.25.] Dostupné na internete: <http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=700000&id=11034845&p1=11030576>.

²⁹ Slovensko bude mať prvé hotový úsek trasy EuroVelo 13. [online]. 2012. [cit. 2013.04.27.] Dostupné na internete: <http://www.bratislavskenoviny.sk/najnovsie-spravy-z-bratislavy/doprava/slovensko-bude-mat-prve-hotovy-usek-trasy-eurovelo-13.html?page_id=301142>.

³⁰ ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: Cykloturizmus.

1.5 Cykloturizmus na Slovensku

Cykloturizmus na Slovensku prešiel vo svojej minulosti viacerými významnými zmenami a ešte mnohé zmeny a opatrenia ho čakajú v budúcnosti. Cykloturizmus ako druh CR je totižto na Slovensku stále skôr novou témou a príslušné orgány sa mu intenzívnejšie začali venovať len nedávno. Postupne sa však aj na Slovensku odкрýva jeho veľký potenciál do budúcnosti, a tak je potrebné, aby sme sa mu v súčasnosti venovali čoraz viac a viac.

1.5.1 *Súčasný stav cykloturizmu na Slovensku*

MDVRR SR ukončilo začiatkom januára roku 2013 prípravu novej Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku (pre roky 2013 až 2020). V apríli 2013 minister predložil tento dokument na rokovanie vlády.

Národná stratégia rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku (pre roky 2013 až 2020) sa má stať základným dokumentom budúcej výstavby cyklistickej infraštruktúry, ktorá má byť financovaná z euro fondov.

V súčasnosti Slovensko vo využívaní cyklistickej dopravy výrazne zaostáva. Kým u nás tvorí maximálne 1,5 %-ný podiel na celkovej doprave, v Česku je to 6 %, v Nemecku 12 % a v Holandsku či v Dánsku dokonca až 30 % celkovej dopravy. Slovensko udáva okolo 5,5 tisíc km cyklistických trás a ciest, hoci tieto čísla zrejme nezahrňujú trasy a cesty lokálneho významu.³¹

Ak sa SR chce vyrovnáť cyklisticky vyspelejším krajinám Európy, ako je napríklad Nemecko, musí na vybudovanie cyklotrás preinvestovať v rokoch 2014 až 2016 približne 45 miliónov eur.

V prospech cyklistickej dopravy hovorí aj to, že na vidieku podporuje rozvoj cestovného ruchu a ide o ekologický spôsob dopravy, ktorý odľahčuje dopravnú situáciu v mestách. MDVRR SR chce novú cyklistickú sieť vybudovať v prvých troch rokoch nového programového obdobia pre roky 2014 až 2020, teda do roku 2017.

Už dnes pritom existujú projekty na cyklochodníky v celkovej dĺžke presahujúcej 75 kilometrov, na ktoré je už vydané stavebné alebo územné rozhodnutie. Ide o trasy v Prešove, Liptovskom Mikuláši alebo o cyklistickú komunikáciu Zvolen - Banská

³¹RYGLOVÁ, K. – BURIAN, M. – VAJČNEROVÁ, I. 2011. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha : Grada, 2011. 216 s. ISBN 978-80-247-4039-3.

Bystrica. Na Slovensku sa už v minulosti návrhy budovania cyklotrás z euro fondov aj reálne uskutočnili. Príkladom je projekt s názvom „Cyklotrasy bez hraníc“, ktorý spojil cyklistov zo Slovenska, Rakúska a Maďarska a ich cyklotrasy. Tento projekt bol financovaný z programu cezhraničnej spolupráce.³²

Slovensko má výborné podmienky pre rozvoj rôznych foriem cykloturizmu:

- Poznávací cykloturizmus – k dispozícii budú v budúcnosti 3 medzinárodné trasy EuroVelo a máme aj pomerne širokú sieť značených turistických trás;
- Horský cykloturizmus – 53 % cyklotrás tvoria MTB trasy, teda trasy pre horskú cykloturistiku a cyklistiku;
- Zjazdový cykloturizmus – SR disponuje 8 bike parkmi. Sú to: Jasná pod Chopkom, Malinô Brdo - Ružomberok, Kálnica, Bachledová, Kubínska hoľa, Vysoké Tatry – Hrebienok, Veľká Rača – Ošadnica a napokon Rohatka.

Rozvoj cykloturizmu je však nekoordinovaný a zasadzujú sa zaňho najmä občianske združenia a aktívni občania. Slovenská republika zatiaľ nemá na celoštátnej úrovni menovaného cyklokoordinátora, ktorý by mohol okrem iného napomáhať pri prerozdeľovaní zodpovedností a koordinácii aktivít súvisiacich s cyklistikou. V roku 2012 bolo vytvorené tzv. Medzirezortné koordinačné centrum pre cykloturistiku a Turistiku. Malo za cieľ vypracovať Národnú stratégiu rozvoja cyklodopravy a cykloturizmu. Chýbajú ďalej akékoľvek údaje o počte cykloturistov (máme len jednu sčítačku, ktorá sa nachádza v Žiline) a ekonomickom prínose z cykloturizmu.³³

1.5.2 Inštitucionálne zabezpečenie cykloturistiky na Slovensku

- MDVRR SR ako ústredný orgán štátnej správy má vo svojej kompetencii starostlivosť o rozvoj cestovného ruchu na Slovensku. Týmto úlohami sa zaoberá sekcia cestovného ruchu a jej odbory - Odbor stratégie a politiky cestovného ruchu. Sekcia cestovného ruchu sa zaoberá taktiež aj stratégiou a koordináciou cykloturizmu. MDVRR SR zodpovedá za rozvoj národnej siete diaľkových

³²Cyklistická doprava u nás zaostáva, zmeniť to má nová stratégia. [online]. [cit. 2013.04.26.] Dostupné na internete: <<http://www.euractiv.sk/regionalny-rozvoj/clanok/cyklisticka-doprava-u-nas-zaostava-zmenit-to-ma-nova-strategia-020526>>.

³³ ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

cyklotrás (hlavná sieť), vrátane európskej siete cyklotrás EuroVelo. Vykonáva strategickú a legislatívnu činnosť.

- MPA RV SR sa venuje zaberaniu lesnej a poľnohospodárskej pôdy, vyňatiu pôdy z pozemkového fondu (PF) ako aj využívaniu lesa na rekreačné účely.
- Ministerstvo vnútra SR sa zaoberá prípravou zákonov a vyhlášok týkajúcich sa napr. cestnej premávky, kontrola dodržiavania a osвета ohľadom jej bezpečnosti a pod.
- Ministerstvo školstva, vedy, výskumu a športu SR oficiálne riadi cykloturistiku, zaoberá sa dopravnou výchovou a pod.
- MŽP SR má na starosti šetrenie energetických zdrojov, znižovanie dopadov dopravy na životné prostredie ako aj environmentálnu infraštruktúru.
- Ministerstvo zdravotníctva SR má vo svojich kompetenciách zdravotné aspekty cykloturistiky na území našej krajiny.
- Slovenská agentúra pre cestovný ruch (SACR) - jej úlohou je propagácia cykloturizmu na území Slovenskej republiky.³⁴

1.5.3 Systémový rozvoj cykloturistiky na Slovensku

Za historicky významný medzník systémového rozvoja cykloturistiky na Slovensku považujeme konferenciu, ktorá sa volala „Horská cyklistika ako faktor miestneho rozvoja cestovného ruchu“. Táto významná konferencia sa konala v Banskej Štiavnici, a to v roku 2011.

Konferenciu zorganizovalo v spolupráci s mestom Banská Štiavnica Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len MDVRR SR). Najdôležitejším cieľom tejto konferencie bolo rozanalyzovať najzávažnejšie problémy, ktorých sa daná oblasť najviac týka. Mala teda poukázať a zadefinovať problémy rozvoja cykloturistiky a horskej cyklistiky v našej krajine. Uskutočnilo sa to aj za účasti zástupcov relevantných inštitúcií ako napr. Ministerstvo pôdohospodárstva a rozvoja vidieka SR (ďalej len MPA RV SR), Ministerstvo životného prostredia SR (ďalej len MŽP SR), Štátna ochrana prírody, slovenské cyklistické kluby, ďalej aj Klub slovenských turistov, mimovládne organizácie alebo predstavitelia súkromných vlastníkov lesov a štátnych lesov. Nesmeli chýbať samozrejme ani predstavitelia hostujúceho mesta Banská Štiavnica.

³⁴ ONDRÁŠIKOVÁ, E.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

Najdôležitejšie témy, ktoré boli predmetom rokovaní na konferencii:

- poukázať na fakt, že horská cyklistika je jeden z tých významnejších faktorov pôsobiacich na rozvoj cestovného ruchu na území Slovenska a ukázať aj na to, že v niektorých regiónoch má uplatňovanie tejto formy športovo-turistického cestovného ruchu značné komplikácie;
- zaviesť určité systémové opatrenia, čo sa rozvoja cykloturistiky a horskej cyklistiky na Slovensku týka;
- predstaviť zúčastneným stranám tejto konferencie horskú cyklistiku ako ekonomickú kategóriu ako aj jej potenciál pre miestny rozvoj;
- poskytnúť, ako aj postupom času uviesť do reálnej praxe, riešenia pre spoluprácu v riešení problematiky cykloturistiky a horskej cyklistiky.³⁵

Zúčastnenými stranami danej konferencie boli schválené nasledujúce rozhodnutia:

- vytvoriť v gescii MDVRR SR (čo je sekcia CR) medzirezortné koordinačné centrum na podporu rozvoja pešej turistiky a cykloturistiky na Slovensku, ktoré poskytne opatrenia v rámci legislatívy pre vývoj pešej turistiky ako aj cykloturistiky, ďalej systém financovania tvorby a údržby turistických značených trás a cyklotrás a bude centrom komunikácie a koordinácie pre rozvoj pešej turistiky ako aj cykloturistiky v Slovenskej republike. Zúčastnení na tejto konferencii sa zhodli na tom, že odporúčajú, aby členmi medzirezortného koordinačného centra boli zástupcovia dotknutých ústredných orgánov štátnej správy (ako je MDVRR SR, MPA RV SR, ďalej MŽP SR a Ministerstvo školstva SR), územnej a miestnej samosprávy (ako sú samosprávne kraje a obce), Klubu slovenských turistov, Slovenského cykloklubu, poprípade iné záujmové združenia, profesijné zväzy a experti;
- Klubu slovenských turistov a Slovenskému cykloklubu zhodnotiť aktuálny stav v oblasti koordinovania a legalizovania údržby a ďalšej tvorby turistických značených trás ako aj cyklotrás a navrhnúť v tejto oblasti ďalší postup.

³⁵ ŠTUBŇA, I. 2012. *Podpora budovania cyklotrás v Slovenskej republike*. [online]. Bratislava : 2012. [cit. 2013.04.17.] Dostupné na internete: <http://www.unsk.sk/files/oblasti/CR/budovanie_cyklotras_2012/stubna.pdf>.

Na základe záverov danej konferencie sekcia CR MDVRR SR iniciovala založenie „Medzirezortného koordinačného centra na podporu rozvoja pešej turistiky a cykloturistiky na Slovensku“ (ďalej len MKC), ktorého gestorom sa stala práve sekcia CR MDVRR SR.

Prostredníctvom MKC môže rezort MDVRR SR riešiť systémové otázky a strategický rámec rozvoja pešej turistiky ako aj cykloturistiky, ďalej dávať návrhy úloh a sledovať aj ich plnenie, čiže z pohľadu tohto rezortu ide o významný posun v rozvoji pešej turistiky a cykloturistiky. Doteraz totižto MDVRR SR priamy vplyv na iné rezorty, samosprávne kraje, obce resp. iné relevantné inštitúcie nemalo, a preto aj spolupráca s nimi bola tak nesystematická. Možno očakávať zlepšenie spolupráce medzi dotknutými inštitúciami vzhľadom na skutočnosť, že CR má prierezový charakter. Takisto je možné očakávať aj pružnosť pri riešení problematiky na všetkých úrovniach za aktívnej spoluúčasti cyklistických klubov resp. iných zainteresovaných organizácií, ktoré majú záujem o spoluprácu v danej oblasti.³⁶

Poslanie MKC a jeho hlavné ciele sú nasledovné:

- systémová podpora rozvoja pešej turistiky a cykloturistiky na území Slovenska na národnej úrovni;
- vytvorenie funkčnej komunikačnej platformy, do ktorej budú zapojené zainteresované inštitúcie na národnej ako aj lokálnej úrovni;
- riešenie hlavných úloh, ktoré súvisia s rozvojom cykloturistiky a pešej turistiky na Slovensku za účasti zástupcov relevantných ústredných orgánov štátnej správy, zástupcov cyklistických klubov, klubov pešej turistiky, zástupcov samosprávnych krajov, ZMOS-u, mimovládnych organizácií resp. iných prizvaných hostí podľa aktuálneho programu rokovania a koordinácia ich činnosti.

Koncom roka 2011 MDVRR SR iniciovalo zadanie úlohy pre Výskumný ústav dopravy (ďalej len VÚD) Žilina pre spracovanie projektu s názvom „Analýza zahraničných skúseností a návrh národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“.

³⁶ ŠTUBŇA, I. 2012. *Podpora budovania cyklotrás v Slovenskej republike*. [online]. Bratislava : 2012. [cit. 2013.04.17.] Dostupné na internete: <http://www.unsk.sk/files/oblasti/CR/budovanie_cyklotras_2012/stubna.pdf>.

Tento projekt bol spracovaný, avšak Slovensko zatiaľ nemá schválenú stratégiu rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky. Existencia tejto cyklostratégie na národnej úrovni môže výrazne napomôcť pri podpore cyklistickej dopravy v mestskom prostredí ako aj pri podpore cykloturistiky mimo miest i v regiónoch.

Príprava a implementácia Národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy je príspevkom do vízie trvalo udržateľnej mobility. Táto stratégia prispieva k celospoločenskému rozvoju v období hľadania riešení pre dopravné kongescie (zhustenia premávky), negatívne dopady dopravy na životné prostredie či problémy s bezpečnosťou dopravy a kvalitou života obyvateľstva alebo ich zdravia. Na všetky tieto problémy je totižto bicykel ideálnym riešením.³⁷

Zmapovanie inšpiratívnych prístupov a nástrojov, ktoré sa využívajú k tejto problematike v zahraničí, ako aj zdokumentovanie a zanalyzovanie súčasného stavu cyklistickej dopravy a cykloturistiky na našom Slovensku. Toto bolo základným cieľom prvých dvoch etáp danej úlohy pre VÚD. Tento dokument bude zároveň slúžiť ako podklad pre tvorbu Národnej cyklostratégie Slovenska (ďalej len NCS), ktorej ciele, priority, opatrenia ako aj nástroje sa budú riešiť v nasledovnej- tretej etape tejto úlohy. Takmer všetkým záležitostiam, ktoré súvisia s cyklistikou, sa venovala určitá pozornosť. Či už to bolo rozdelenie úloh a kompetencií, samotný stav cyklistickej infraštruktúry v intraviláne ako aj extraviláne miest a jej doterajšie možnosti financovania alebo legislatíva či aktivity na poli vzdelávania a propagácie cyklistiky ako takej.

Tretia, a teda záverečná etapa riešenia danej úlohy s názvom „Analýza zahraničných skúseností a návrh národnej stratégie rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike“ obsahuje návrh NCS. Tento návrh je tu uvedený spolu so súborom konkrétnych opatrení pre rozvoj cyklistickej dopravy a cykloturistiky v Slovenskej republike na obdobie rokov 2013 až 2020. Takisto je k tomuto priložené aj určenie spolupracujúcich a zodpovedných subjektov ako aj predpokladaných termínov implementácie a indikátorov, ktoré merajú kontrolu úspešnosti daného opatrenia. Tento dokument pokračuje v predchádzajúcich etapách riešenia, ktoré sa venovali prehľadu a analýze súčasného stavu cyklistickej dopravy a cykloturistiky na Slovensku. Rozoberali aj

³⁷ ŠTUBŇA, I. 2012. *Podpora budovania cyklotrás v Slovenskej republike*. [online]. Bratislava : 2012. [cit. 2013.04.17.] Dostupné na internete: <http://www.unsk.sk/files/oblasti/CR/budovanie_cyklotras_2012/stubna.pdf>.

to, ako pristupovať k nástrojom a prístupom, ktoré sa využívajú pri podpore a rozvoji cyklistickej dopravy a cykloturistiky v iných krajinách.

Východiská danej cyklostratégie

Všeobecnými dôvodmi, prečo podporovať cykloturistiku a cyklistickú dopravu a zároveň aj dôvodmi na schválenie navrhovanej cyklostratégie, sú ekonomické, ekologické, zdravotné a sociálne východiská. Teraz sa stručne zmienime o každom z týchto východísk.³⁸

Ekonomické východiská

K vytváraniu lepších podmienok pre cyklistiku priam nabádajú fakty ako napr. neustály nárast cien pohonných hmôt a cien cestovného, stále častejšie dopravné zápchy a z toho prameniaca čoraz menej spoľahlivá cestná motorová doprava spolu s potrebou podporovať konkurencieschopnosť a rozvoj vidieckych oblastí, či malého a stredného podnikania. Cyklistika môže byť aj v týchto prípadoch riešením. V príručke Európskej komisie pre cyklistiku sa pritom píše: „V mestách je možné prepraviť na pruhu širokom 3,5 metra (bežný jazdný pruh) za 1 hodinu 22 000 osôb koľajovým vozidlom, 19 000 ľudí pešo a 14 000 osôb na bicykli, ale len 9 000 ľudí autobusom a 2 000 ľudí automobilom.“ 30% všetkých jazd automobilom je pritom kratších ako 3 km a bicykel pritom môže byť až do vzdialenosti 5 km v meste rýchlejší ako automobil (aj kvôli spomínaným zápcham/kolónam). Cykloturistika už aj v susednej Českej republike je prínosom pre ekonomiku štátu a predstavuje nezanedbateľný podiel na CR (cykloturistika zabezpečuje asi 4 % všetkých príjmov z CR). Zároveň zabezpečuje pracovné miesta v rôznych oblastiach služieb, ktoré súvisia s bicyklovaním a ponúka aj alternatívu v podobe udržateľného rozvoja cestovného ruchu.

³⁸ ŠTUBŇA, I. 2012. *Podpora budovania cyklotrás v Slovenskej republike*. [online]. Bratislava : 2012. [cit. 2013.04.17.] Dostupné na internete: <http://www.unsk.sk/files/oblasti/CR/budovanie_cyklotras_2012/stubna.pdf>.

Ekologické východiská

Bicykel je z dopravných prostriedkov najšetrnejší k životnému prostrediu. Je dopravným prostriedkom, ktorý na rozdiel od ostatných prostriedkov dopravy neprodukuje žiadne škodlivé emisie do ovzdušia a jeho prevádzka nepriamo znižuje vibrácie a hluk v prostredí. Bicykel nemíňa žiadnu z foriem energie (s výnimkou tej ľudskej, samozrejme) a prispieva tak hneď k dvom cieľom Európskej komisie: 1. znižovať emisie skleníkových plynov a 2. znižovať závislosť na fosílnych palivách.

Zdravotné východiská

Priemerne až cca 40 % dospelých populácie z európskeho regiónu trpí nadváhou (BMI majú vyššie ako 25- index telesnej hmotnosti, z angl. body mass index). Čo sa týka detskej obezity, tak tá predstavuje akútnu zdravotnú krízu. Asi 20 % detí trpí nadváhou a približne tretina z nich je obézná. Pritom práve bicyklovanie je odporúčané ako výborný preventívny prostriedok, ktorý vedie k 50 % zníženiu rizika vzniku obezity, k 50 % zníženiu rizika ochorenia na diabetes mellitus II. typu (cukrovku), ďalej k 50 % zníženiu rizika srdcovo-cievnych ochorení a k 30 % zníženiu rizika vysokého krvného tlaku. Stačí len 30 minút jazdy na bicykli alebo rýchlejšej chôdze po väčšinu dní v týždni.

Sociálne východiská

Bicykel podporuje nezávislosť mladých ľudí a detí, vedie ich k samostatnosti a zároveň je dostupným a vhodným dopravným prostriedkom pre všetky sociálne vrstvy. Ak v súčasnosti navštívime mesto s väčším počtom cyklistov v uliciach, a teda mesto s priateľskou klímou voči cyklistom, nemôžeme si nevšimnúť, ako tento fenomén pozitívne vplýva na kvalitu života a na spoločenstvo. Bicyklovanie totižto dáva priestor k bližším kontaktom medzi ľuďmi a k väčšej socializácii medzi nimi.³⁹

³⁹ ŠTUBŇA, I. 2012. *Podpora budovania cyklotrás v Slovenskej republike*. [online]. Bratislava : 2012. [cit. 2013.04.17.] Dostupné na internete: <http://www.unsk.sk/files/oblasti/CR/budovanie_cyklotras_2012/stubna.pdf>.

Vízia cyklostratégie

Základnou víziou či smerovaním danej cyklostratégie je previazanosť cyklistickej dopravy s ostatnými druhmi dopravy (integrácia) a jej uznanie ako rovnocenného druhu dopravy ako aj zlepšenie vnímania cyklistov ako plnohodnotných účastníkov cestnej premávky (hlavne v očiach šoférov).

Súčasťou vízie je tiež veľké posilnenie cykloturistiky ako významnej súčasti cestovného ruchu s výrazným potenciálom špeciálne pre oblasti vidieka, ich rozvoj, zvýšenie konkurencieschopnosti a zamestnanosti, teda ich trvalo udržateľný rozvoj.

Ciele NCS na národnej úrovni:

- Zdvihnúť podiel verejnej osobnej dopravy a nemotorovej dopravy na počte vykonaných ciest v mestách a na prepravnej práci.
- Zaistiť v priemere za celú SR 7 % podiel cyklistickej dopravy na prepravnej práci v mestách do roku 2020.
- Vytvárať podmienky pre pokles dopravných nehôd s vážnymi dôsledkami na zdraví a pre zvyšovanie bezpečnosti cyklistickej dopravy.
- Dosiahnuť rovnoprávnosť cyklistickej dopravy v národnej dopravnej politike a následne aj v regionálnych a lokálnych politikách. Táto rovnoprávnosť by mala byť spojená so zabezpečením finančnej podpory na výstavbu bezpečnej a kvalitnej cyklistickej infraštruktúry, vrátane údržby tej existujúcej a s vytváraním vhodného legislatívneho rámca pre používanie bicykla k rekreačnému a dopravnému účelu.
- Okrem iného aj vytvorením projektu „Bicyklová akadémia“ podporovať metodické vzdelávania kompetentných odborníkov a úradníkov v oblasti rozvoja dopravy s bicyklami.
- Zlepšovať znalosť obyvateľov a ich povedomie o výrazne pozitívnom prínose bicyklovania (rekreačného či dopravného) k efektívnosti dopravy, stavu životného prostredia a k zdraviu.
- Uplatňovať v praxi opatrenia na zlepšovanie atraktivity cykloturistiky na Slovensku pre zahraničných ako aj pre našich domácich turistov.

- Postarať sa o efektívny spôsob financovania rozvíjania cykloturistiky a cyklodopravy v SR, vrátane údržby už existujúcej siete cykloturistických trás.⁴⁰

Zdroje možného financovania:

Základné zdroje pre financovanie cyklistickej infraštruktúry je možné rozdeliť nasledovným spôsobom:⁴¹

- Európske zdroje – jedná sa o štrukturálne fondy;
- Zahraničné nadačné zdroje okrem fondov EÚ (napr. Nórsky grant);
- Domáce nadačné zdroje (ide napr. o Konto Tesco Stores, Konto Orange, Greenways a pod.);
- Štátne zdroje – ide o rozpočty jednotlivých ministerstiev;
- Zdroje samosprávnych krajov;
- Obecné zdroje;
- Súkromné zdroje (tzv. sponzoring);
- Vlastné zdroje občianskych združení.

1.5.4 Príklady úspešného budovania cyklotrás na Slovensku

Aj keď situácia s cyklotrasami na Slovensku zatiaľ ani zďaleka nie je ideálna, predsa len sa hlavne v posledných pár rokoch objavili na viacerých miestach v Slovenskej republike viaceré príklady, ako sa dá rýchlo, úspešne a bezproblémovo vybudovať cyklotrasa, ktorá momentálne už dlhší čas veľmi úspešne slúži svojmu účelu. Pre názornú ukážku sme uviedli aspoň dva príklady takýchto cyklotrás.

Prvým príkladom sú cyklotrasy v okolí Žiliny. Žilinský samosprávny kraj (ďalej len ŽSK) a spoločnosť Kia Motors Slovakia spolupracovali v oblasti budovania nových a obnovy už existujúcich cyklistických chodníkov. Vyplýva to z deklarácie o spolupráci,

⁴⁰ ŠTUBŇA, I. 2012. *Podpora budovania cyklotrás v Slovenskej republike*. [online]. Bratislava : 2012. [cit. 2013.04.17.] Dostupné na internete: <http://www.unsk.sk/files/oblasti/CR/budovanie_cyklotras_2012/stubna.pdf>.

⁴¹ ŠTUBŇA, I. 2012. *Podpora budovania cyklotrás v Slovenskej republike*. [online]. Bratislava : 2012. [cit. 2013.04.17.] Dostupné na internete: <http://www.unsk.sk/files/oblasti/CR/budovanie_cyklotras_2012/stubna.pdf>.

ktorú v septembri 2012 podpísali na Úrade ŽSK žilinský župan a viceprezident automobilovej spoločnosti Kia. Spoločne plánovali vytvoriť „krajinu pre cyklistov“, ktorá sa volá „BikeKIA Žilinského kraja“. Žilinská župa získala od automobilky finančnú dotáciu vo výške 100 tisíc eur, ktoré sa použili na financovanie projektu s názvom „Cyklotrasa Hrad Budatín – Hrad Strečno: Trasa A“. I vďaka tejto finančnej podpore sa už pár dní po podpísaní deklarácie začalo s budovaním cyklistického chodníka a cyklolávky cez biokoridor s napojením na budatínsky most. Celková hodnota presiahla 130 tisíc eur. Zvyšnú čiastku zafinancoval ŽSK z vlastných zdrojov. Cyklotrasu doplnili informačné tabule, cykloturistické značenie a stojany na bicykle. Pre cyklistov, ale i peších turistov slúžia nové lavičky a odpočívadlá.

Tento projekt spája v sebe dve dominanty Horného Považia – Budatínsky hrad a Hrad Strečno. Cieľom bolo vybudovať dobré cyklistické prepojenie týchto pamiatok. Ich obnova bola financovaná z fondov Európskej únie. V roku 2011 sa vďaka spoločnému slovensko-poľskému projektu obnovil Budatínsky park a v októbri 2012 sa začala rekonštruovať veža na Budatínskom hrade. Rozbehla sa aj výstavba stredovekej dediny pod Hradom Strečno, ktorej úlohou je zatriktívniť celé okolie. Spoločnosť Kia Motors Slovakia chce byť zodpovedným partnerom pre svoje okolie, preto sa snažia zlepšovať kvalitu života obyvateľov žilinského kraja. Podpora mobility je jednou z ich firemných priorít. Cyklistiku vnímajú aj ako formu alternatívnej dopravy, nielen ako príjemnú voľnočasovú aktivitu. Podpora budovania cyklotrás je pre nich dlhodobou výzvou a vidia v nej veľký potenciál.

ŽSK vynaložil na Cyklotrasu Hrad Budatín – Hrad Strečno, v celkovej dĺžke 32 kilometrov, spolu viac ako 83 tisíc eur z vládneho rozpočtu. Od roku 2009 sa ŽSK podarilo vybudovať 17 km nových cyklochodníkov ako aj vynoviť a modernizovať cykloturistické trasy v celkovej dĺžke až 1 240 km a taktiež 1 040 km peších turistických trás v hodnote až 143 000 eur. ŽSK už niekoľko rokov spolupracuje pri obnove existujúcich a budovaní nových cyklotrás s občianskymi združeniami a cykloklubmi (Cys Žilina a pod.) a vynaložili nemalé prostriedky na takéto účely. Finančná pomoc od spoločnosti Kia im tak veľmi napomohla v plnení ich plánov aj naďalej.⁴²

Druhým príkladom je vybudovanie cyklomostu cez rieku Morava. Slovensko čakalo až 60 rokov na to, aby sa podarilo prelomiť železnú oponu aj v skutočnosti. V marci

⁴² ŽSK a spoločnosť Kia podpísali deklaráciu o spolupráci. [online]. [cit. 2013.04.26.] Dostupné na internete: <http://www.kia.sk/index.php?context=212&context=212&data_id=726&year=2012>.

2013 oslavoval tento most prvý rok svojej existencie. Oba brehy rieky Morava boli prepojené železnou konštrukciou Cyklomostu Slobody v marci roku 2012. Výstavbu tohto mostu inicioval Bratislavský samosprávny kraj a Dolné Rakúsko. Cyklomost Slobody, ktorý dnes láka turistov, so sebou priniesol mnohé pozitíva medzi inými aj zatraktívnenie našich cyklotrás. Most, ktorý je dlhý 955 metrov, začal vyrastať v septembri 2011. Slávnostne bol otvorený rok na to, čiže v septembri 2012. Cyklomost stojí na historickej trase, slúži cyklistom, peším turistom a záchrannej službe. Tento projekt bol spolufinancovaný v rámci Programu cezhraničnej spolupráce Slovenská republika – Rakúsko 2007-2013.⁴³

1.5.5 Záujmové a mimovládne organizácie na podporu cykloturizmu na Slovensku

Medzi najvýznamnejšie záujmové a mimovládne organizácie slúžiace na podporu cykloturistiky v SR patria hlavne 2 organizácie. Sú to Slovenský cykloklub a Nadácia Ekopolis. Teraz si ich stručne, ale výstižne charakterizujeme:

Slovenský cykloklub

Ide o občianske združenie (OZ) so sídlom v Piešťanoch, je riadnym členom ECF. Od roku 2010 je v rámci ECF Národným koordinátorom projektu EuroVelo za Slovensko. Tým pádom sa zaoberá:

- koordináciou značenia cykloturistických trás („*vyznačil 4500 km cykloturistických trás*“⁴⁴),
- metodikou značenia cykloturistických trás,
- prideľovaním evidenčných čísel pre cyklotrasy,
- evidenciou a archiváciou dokumentácie,
- školením značkárov cykloturistických trás,
- napojením cyklotrás na európsku cyklo-sieť.

⁴³ BRATISLAVSKÝ KRAJ. 2013. Rok od premostenia Slovenska a Rakúska. In *Bratislavský kraj*. ISSN 1339-0864, 2013, roč. 3, č. 4, s. 5.

⁴⁴ GÚČIK, M. 2010: *Cestovný ruch- úvod do štúdia* : Slovak-swiss tourism, 2010, s. 63. ISBN 978-80-89090-80-8.

Nadácia Ekopolis

V súčasnosti patrí k najvýznamnejším zdrojom podpory pre environmentálne projekty na Slovensku vrátane budovania cyklotrás.. Nadácia realizuje aj certifikáciu „Vitajte cyklisti“, ktorá by mala vytvoriť sieť turistických zariadení a služieb prispôbených potrebám cyklistov.⁴⁵

1.5.6 SWOT analýza cykloturistiky na Slovensku

Nasledujúca SWOT analýza bola vytvorená na základe výročnej správy o cykloturistike na Slovensku, ktorú vypracovalo MDVRR SR, na základe výsledkov z dotazníka, ku ktorým sme dospeli v praktickej časti práce a na základe vlastných skúseností. Čerpali sme aj z prednášky CR p. Ondrášikovej o cykloturizme.

Silné stránky

Medzi silné stránky cykloturistiky na Slovensku môžeme zaradiť nasledovné skutočnosti:

- Veľmi dobré možnosti pre cykloturistiku v rámci CR s ohľadom na geografiu územia a pamiatok
- Existujúca STN 01 8028 „Cykloturistické značenie“
- V rámci SR existuje legálne povolená sieť cykloturistických trás
- Sú vydané viaceré cyklomapy a sprievodcovia
- Rastúci záujem o bicyklovanie- preferencie zdravého životného štýlu, športové vzory ako napr. Peter Sagan a iní
- Cykloturistika je vyhľadávaný produkt pomerne širokého spektra cieľových skupín – domáci obyvatelia, zahraniční obyvatelia, turisti ...
- Rastúci záujem štátu a samospráv o podporu cykloturistiky
- Hustá sieť cestných komunikácií nižších kategórií
- Novelizácia cestného zákona s väčšími právomocami pre cyklistov.

⁴⁵ ONDRÁŠIKOVÁ, L.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

Slabé stránky

Ku slabým stránkam cykloturistiky v našom štáte patria nasledujúce body:

- Nedostatočné zapojenie sa a využívanie projektu EuroVelo
- Absencia podpory obnovy, údržby a modernizácie siete cykloturistických trás zo strany štátu a samospráv
- Vysoká intenzita nákladných vozidiel na komunikáciách nižších kategórií
- Chýbajúca koncepcia rozvoja cykloturistiky
- Cykloturistické trasy sú v nevyhovujúcom technickom stave
- Cykloturistika vo voľnej prírode je vnímaná ako rušiaci a ohrozujúci prvok v rámci ochrany prírody
- Slabá propagácia ponuky cykloturistiky a jej cykloproduktov
- Absencia oficiálnej webovej stránky cykloturistiky
- Slabá úroveň poskytovania služieb cykloturistom
- Absentujúci monitoring pre oblasť cykloturistiky.

Príležitosti

Medzi cykloturistické príležitosti na území Slovenska zaradujeme nasledovné skutočnosti:

- Využiť vodné hrádze a nepoužívané železničné trate ako miesta na vybudovanie cyklotrás mimo zóny dopravy
- Vytvoriť systém financovania tvorby, obnovy a údržby cyklotrás
- Zapojiť odborníkov do tvorby projektov týkajúcich sa cykloturistiky
- Využiť dostupné grantové zdroje a zdroje EÚ na podporu cykloturistiky
- Vytvoriť a modernizovať existujúce značenie a navigáciu k zaujímavým miestam pre cykloturistov
- Využiť poznatky o cykloturistike zo zahraničia
- Slovenská republika má množstvo hradov, zámkov a iných pamiatok, čo vytvára výborné podmienky na rozvoj poznávacej cykloturistiky.

Riziká/Hrozby

Ku rizikám, resp. hrozbám cykloturistiky v Slovenskej republike môžeme zaradiť tieto fakty:

- Nesprávne využitie vyhradených finančných prostriedkov a zlé investície
- Ľahostajný prístup kompetentných orgánov k schvaľovaniu a povoľovaniu cyklotrás a zariadení cykloturistiky
- Cykloturistike nebude venovaná dostatočná pozornosť a podpora
- Nebude vytvorený systém financovania cykloturistiky
- Nedostatok financií
- Nebude fungovať spolupráca zainteresovaných subjektov na rôznych úrovniach
- Nepodariť sa zmeniť pohľad ochranárov prírody na cykloturistiku vo voľnej prírode.⁴⁶

Z uvedenej SWOT analýzy cykloturistiky na Slovensku vyplýva, že máme veľmi vhodné podmienky na jej rozvoj a budovanie, avšak nevieme ju dostatočne spropagovať a problémy sú aj s jej financovaním. Je potrebné, aby si potenciál cykloturistiky na Slovensku uvedomili aj kompetentní ľudia a začali podľa toho konať. Len v tom prípade bude mať cykloturistika u nás budúcnosť.

⁴⁶ ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: *Cykloturizmus*.

2 Cieľ práce, metodika práce a metódy skúmania

Hlavným cieľom bakalárskej práce v teoretickej časti bolo charakterizovať minulé, ale hlavne súčasný stav cykloturistiky v Slovenskej republike. Za čiastkové ciele sme si kládli popísať cykloturistiku ako takú a vysvetliť pojmy, ktoré s ňou úzko súvisia a dotýkajú sa jej. Čiastkovými cieľmi v praktickej časti bolo zistiť pomocou odpovedí respondentov na otázky z dotazníka, ako oni vnímajú cykloturistiku v Slovenskej republike a zhodnotiť ich prípadný záujem či nezáujem o ňu. Hlavným cieľom praktickej časti a celej práce bolo zistiť nedostatky cykloturistiky na Slovensku a navrhnúť riešenia na ich odstránenie alebo aspoň na eliminovanie ich nežiaducich účinkov.

V práci sme ako zdroje údajov použili knižné publikácie o CR a cykloturistike, články v časopisoch, internetové zdroje, prednášku o cykloturizme, zákony a normy SR, uskutočnené trhové štúdie o cykloturizme ako aj vlastné skúsenosti z cyklistiky.

Náš prieskum prebiehal využitím metódy dopytovania. V prvom kroku sme si zostavili štandardizovaný dotazník s relevantnými otázkami, ktorý sme rozposlali cez internet a následne sme začali zhromažďovať údaje, ktoré sme potom spracovali. Údaje boli spracované štatistickým programom STATGRAPHICS, Google Documents a Microsoft Excel. Ako výsledok prieskumu sme vypracovali písomnú záverečnú správu.

Prieskum sme realizovali na vybranej vzorke 80 respondentov z celej SR bez obmedzenia veku, ktorými boli členovia rodiny, známi, kamaráti, ktorí bicyklujú a spolužiaci. Respondentom sme dotazník rozposlali elektronicky – cez sociálne siete (hlavne prostredníctvom cyklistických skupín, ktoré tam sú vytvorené a ktorých som členom) a e-mail. Dotazník respondenti tiež vyplňali a následne nám ho odosielali elektronickou formou. Cieľovou skupinou respondentov boli ľudia, ktorí jazdia na bicykli, jednak za účelom športu, jednak používajú bicykel ako dopravný prostriedok alebo za účelom regenerácie, rekreácie alebo ho využívajú na rôzne výlety. Dotazník sa skladal z úvodných- asociačných otázok, ďalej z jadra (otvorené aj uzavreté otázky) a z klasifikačných otázok (otázky na vek, pohlavie a kraj, v ktorom respondenti najčastejšie bicyklujú). Spolu obsahoval 15 otázok.

Snažili sme sa získať čo najviac údajov od všetkých respondentov. Dotazník sme vytvorili v priebehu februára 2013 a prieskum prebiehal v časovom intervale od 15. marca 2013 do 15. apríla 2013. Vyhodnotenie údajov a formulácia záveru sa uskutočnila od 15. do 30. apríla 2013.

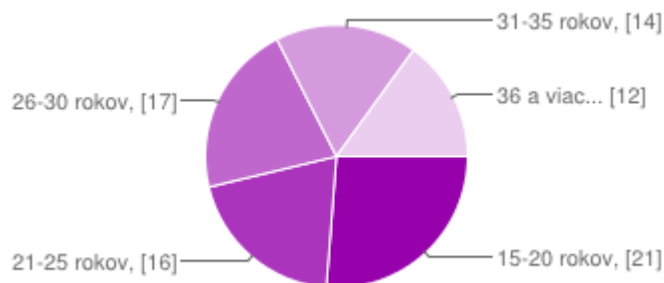
3 Výsledky práce a diskusia

V tejto kapitole vyhodnotíme odpovede našich osemdesiatich respondentov na otázky z nášho dotazníka, ktorý im bol odoslaný. Najprv sa budeme venovať základným charakteristikám výberového súboru, a potom vyhodnotíme jednotlivé otázky z dotazníka. V časti diskusia poskytneme ohraničenia výskumu a ďalej závery a odporúčania z výsledkov dotazníka, ku ktorým sme dospeli.

3.1 Charakteristika výberového súboru

Výberový súbor pozostával zo 80 respondentov- cyklistov a cykloturistov z celého Slovenska. Z nich bolo 69 mužov, čo predstavuje 86 %. Žien bolo 11, čo predstavuje 14 %.

Graf 1 – Vek respondentov



Zdroj: Vlastné spracovanie

Tabuľka 1 – Vek respondentov

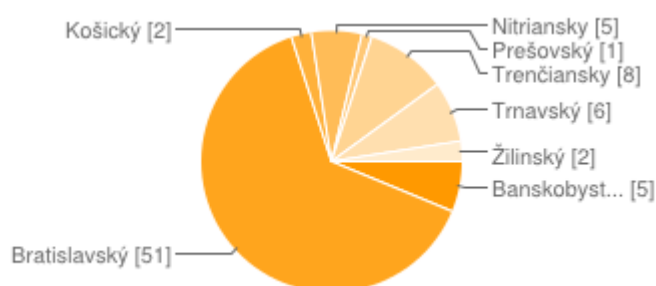
Vek	Počet	%
15-20 rokov	21	26
26-30 rokov	17	21
21-25 rokov	16	20
31-35 rokov	14	18
36 a viac rokov	12	15
Spolu	80	100

Zdroj: Vlastné spracovanie

Najviac respondentov- 21 (26 %) bolo z vekovej skupiny 15-20 rokov. Na druhom mieste

je veková skupina 26-30 rokov so 17 respondentmi (21 %). Potom nasleduje skupina 21-25 rokov so 16 respondentmi (20 %). Ďalej vidíme skupinu 31-35 rokov- 14 respondentov a 18 %. Najmenej respondentov (12, čo predstavuje 15 %) bolo z vekovej skupiny 36 a viac rokov.

Graf 2 – Cyklistický kraj respondentov



Zdroj: Vlastné spracovanie

Čo sa týka kraja SR, v ktorom respondenti najčastejšie bicyklujú, tak najviac respondentov, a to 51 (64 %) bolo z Bratislavského kraja, potom nasleduje Trenčiansky kraj- 8 respondentov (10 %), Trnavský kraj- 6 respondentov (8 %), Banskobystrický spolu s Nitrianskym krajom majú po 5 respondentov (6 %) a Košický spolu so Žilinským krajom majú po 2 respondentoch, čo predstavuje každé po 3 %. Najmenej respondentov (1 respondent, čiže 1 %) bolo z Prešovského kraja.

3.2 Vyhodnotenie jednotlivých otázok dotazníka

Otázka č. 1.: Využívate bicykel na: rekreačné účely, jednodňové výlety alebo viacdňové výlety s prenocovaním?

45 opýtaných (čiže 42 % respondentov) využíva bicykel na jednodňové výlety; 43 respondentov, čo predstavuje 40 %, ho využíva na rekreačné účely a len 19 respondentov, čiže 18 % ho využíva na viacdňové výlety s prenocovaním.

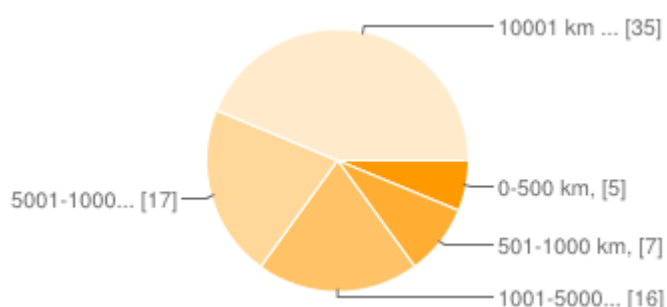
Otázka č. 2.: Aké je Vaše najobľúbenejšie miesto na Slovensku, kde by ste sa vybrali s bicyklom?

Bola to otvorená otázka, čiže aj odpovede boli dosť rozmanité. Najviac respondentov, konkrétne 28 uviedlo Tatry- či už Vysoké alebo Nízke alebo okolie Tatier. Čo je

zaujímavé, 3 respondenti uviedli Rakúsko. Ostatní uviedli v prevažnej miere hlavne miesta svojho bydliska alebo ich okolie, a to hlavne horské okolie, keďže sa ako odpoveď často nachádzal názov nejakého vrchu či pohoria.

Otázka č. 3.: Koľko km najazdíte na bicykli za 1 rok?

Graf 3 – Počet km respondentov najazdených na bicykli za 1 rok



Zdroj: Vlastné spracovanie

Tabuľka 2 - Počet km respondentov najazdených na bicykli za 1 rok

Počet km	Počet	%
10001 km a viac	35	44
5001-10000 km	17	21
1001-5000 km	16	20
501-1000 km	7	9
0-500 km	5	6
Spolu	80	100

Zdroj: Vlastné spracovanie

Najviac respondentov, a to 35 (čo predstavuje 44 % opýtaných) prešlo na bicykli za 1 rok vyše 10 000 km. 5 000 až 10 000 km prešlo 17 respondentov, čo je 21 % opýtaných. 1001-5000 km najazdilo 16 ľudí, čiže 20 %, 501-1000 km prešlo 7 respondentov, čiže 9 %. Najmenej respondentov, a to 5 (6 % opýtaných) prešlo vzdialenosť 0-500 km.

Otázka č. 4.: Ktorý typ cyklistiky preferujete?

68 respondentov, čo predstavuje 85 % preferovalo cestnú cyklistiku a zvyšných 12 respondentov (15 %) preferovalo horskú cyklistiku.

Otázka č. 5.: Koľko km cca bežne prejdete pri jednom výjazde na bicykli?

Táto otázka bola tiež otvorená, takže odpovede boli veľmi rôzne. Hodnoty sa vyskytovali

v rozmedzí od 2 až do 200 km. Priemerná číselná hodnota sa pohybovala v okolí 80 km.

Otázka č. 6.: Keď jazdíte po lese, uprednostňujete: neoznačené cestičky alebo lesné cyklotrasy?

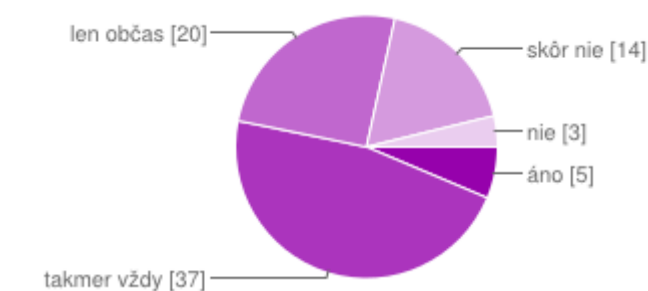
49 respondentov, čo predstavuje 65 %, označilo možnosť lesné cyklotrasy a 26 respondentov (čiže 35 %) neoznačené cestičky.

Otázka č. 7.: Keď jazdíte po ceste, uprednostňujete: bežné komunikácie alebo cyklotrasy?

61 %, čiže 49 respondentov uprednostnilo bežné komunikácie a 31 respondentov, čiže 39 % cyklotrasy.

Otázka č. 8.: Rešpektujú Vás vozidlá pri jazde na bicykli v premávke?

Graf 4 – Rešpektovanie cykloturistov vozidlami pri jazde na bicykli v premávke

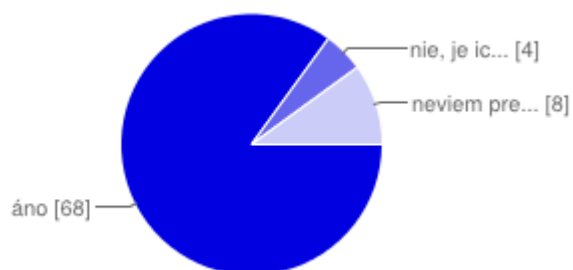


Zdroj: Vlastné spracovanie

Takmer vždy vozidlá rešpektovali 37 respondentov, len občas to bolo pri 20 respondentoch, možnosť „skôr nie“ označilo 14 respondentov, „áno“ dalo 5 respondentov a „nie“ 3 respondenti.

Otázka č. 9.: Prijali by ste pri Vašom bydlisku viacej cyklotrás?

Graf 5 - Prijali by ste pri Vašom bydlisku viacej cyklotrás?



Zdroj: Vlastné spracovanie

Tabuľka 3 – Prijali by ste pri Vašom bydlisku viacej cyklotrás?

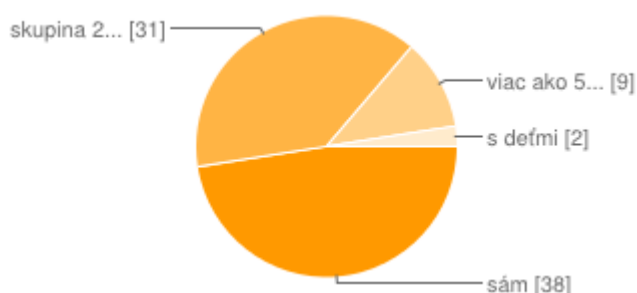
	Počet	%
Áno	68	85
Neviem presne, „koľko“ ich tu je	8	10
Nie, je ich tu dosť	4	5
Spolu	80	100

Zdroj: Vlastné spracovanie

68 respondentov, čiže 85 % by prijalo pri ich bydlisku viacej cyklotrás, 8 respondentov, čo predstavuje 10 % ,nevedelo presne, „koľko“ cyklotrás pri ich bydlisku je a 4 respondenti (5 %) si myslelo, že pri ich bydlisku je dosť cyklotrás.

Otázka č. 10.: S kým najčastejšie jazdíte po cyklotrasách?

Graf 6 - S kým najčastejšie jazdíte po cyklotrasách?



Zdroj: Vlastné spracovanie

38 respondentov najčastejšie jazdilo po cyklotrasách samo, 31 v skupine 2-5 osôb, 9 v skupine viac ako 5 osôb a 2 respondenti jazdili s deťmi.

Otázka č. 11.: Ohodnoťte, s čím máte pri cykloturistike najväčšie problémy? (1- najmenšie problémy, 5- najväčšie problémy)

- s ubytovaním s bicyklom: S týmto problémom nemali respondenti problémy, keďže 33 % označilo, že s týmto mali najmenšie problémy a rovnako 33 % malo len malé problémy.
- s dopravou s bicyklom- v aute: S týmto problémom takisto nemali respondenti problémy. 38 % malo s týmto najmenšie problémy a 29 % malé problémy.
- s dopravou s bicyklom- vo vlaku: Tu už boli o niečo väčšie problémy, keďže 38 % respondentov malo s týmto problémom priemerne veľké problémy.
- s označením na cyklotrasách: 34 % respondentov malo s týmto len malé a 26 % priemerné problémy.

- s ponukou občerstvenia pri cyklotrasách: 26 % respondentov tu malo malé a rovnako 26 % respondentov malo priemerné problémy s týmto faktorom.
- s niečím iným: S týmto problémom malo 41 % respondentov priemerné problémy a 34 % respondentov malo s týmto najmenšie problémy.

Otázka č. 12.: Využívate na prepravu s bicyklom nasledujúce dopravné prostriedky?

MHD využívalo na prepravu s bicyklom 8 respondentov (10 %) a nevyužívalo ju zvyšných 72 respondentov, čiže 90 %.

Autobus využívalo na prepravu aj s bicyklom len 7 opýtaných (9 %) a nevyužívalo ho 91 %, čiže 73 respondentov.

Vlak využívalo 40 respondentov, čo predstavuje presne 50 %, čiže rovnako 40 respondentov ho nevyužívalo.

3.3 Ohraničenia výskumu

Vzhľadom k výberu a veľkosti vzorky boli zistené výsledky prieskumu len orientačné. Respondenti neboli vybratí náhodným spôsobom ani kvótnym, takže nebolo možné tvrdiť, že výberový súbor bol reprezentatívny. Aj veľkosť vzorky (80 respondentov) naznačovala, že výsledky neboli dostatočne presné a spoľahlivé.

3.4 Závery a odporúčania

Z prieskumu, ktorý bol zameraný na zisťovanie spokojnosti respondentov s úrovňou cykloturistiky na Slovensku, zisťovanie nedostatkov v cykloturizme a navrhnutie riešení na ich odstránenie, vyplynuli tieto **závery**:

- až 85 % respondentov by v ich bydlisku prijalo viacej cyklotrás,
- 44 % respondentov najazdí ročne na bicykli viac ako 10 000 km a priemerne za 1 deň prejdú na bicykli cca 80 km, čo je dosť veľa, čiže o cykloturistiku na Slovensku a jazdenie na bicykloch vo všeobecnosti je záujem,
- 61 % respondentov uprednostnilo bežné komunikácie pred cyklotrasami pri jazde po ceste,

- až 65 % respondentov uprednostnilo lesné cyklotrasy pred neoznačenými cestičkami pri jazde po lese,
- len 4 % respondentov označilo ubytovanie s bicyklom ako najväčší problém pri cykloturistike,
- len 18 % respondentov využíva bicykel na viacdňové výlety s prenocovaním,
- ako najväčší problém sa ukázala doprava s bicyklom vo vlaku,
- 47 % respondentov označilo, že ich vozidlá pri jazde na bicykli v premávke rešpektujú takmer vždy,
- 91 % respondentov na prepravu s bicyklom nevyužívalo autobus a 90 % opýtaných nevyužívalo MHD.

Na základe výsledkov prieskumu **odporúčame** pokračovať v budovaní cyklotrás na Slovensku aj naďalej, viac spropagovať zariadenia, ktoré ponúkajú aj ubytovanie s bicyklom, keďže ľudia prenocovanie s bicyklom veľmi nevyužívajú, hoci s ním problémy príliš nemajú, či vylepšiť, resp. zaviesť dopravu s bicyklom v dopravných prostriedkoch - špeciálne vo vlakoch všetkých typov. Ďalšími odporúčaniami sú: zvýšenie informovanosti obyvateľov zo strany štátu o cyklotrasách v okolí ich bydliska; zatraktívnenie prepravy s bicyklom v MHD či autobusoch, keďže tieto možnosti cyklisti príliš nevyužívajú; oddelenie cyklistov od chodcov a korčuliarov osobitnými pruhmi na cestných cyklotrasách, čím sa tieto stanú viac atraktívnejšie aj pre cyklistov; budovanie aj naďalej pozitívneho vzťahu medzi šoférmi a cyklistami v premávke a ešte väčšie zatraktívnenie Tatier a ich okolia aj pre cykloturistov (samozrejme, nie za ceny poškodenia životného prostredia), keďže práce túto lokalitu označili respondenti ako svoje najobľúbenejšie cyklistické miesto na území Slovenskej republiky.

Záver

Cieľom bakalárskej práce bolo efektívnym spôsobom zdokumentovať cykloturistiku, jej stav na Slovensku a uviesť problémy, ktoré bránia ešte väčšiemu rozvoju cykloturistiky ako aj navrhnúť riešenia na ich prípadné odstránenie.

Až 85 % z respondentov v našom prieskume by v ich bydlisku prijalo viac cyklotrás, 44 % respondentov označilo, že na bicykli za 1 rok prejde vyše 10 000 km a priemerne za 1 deň prejdú na bicykli cca 80 km. Toto sú fakty, ktoré tvrdia, že o prepravu na bicykloch a o cykloturistiku na Slovensku je záujem, preto sa oplatí ju ďalej budovať, rozvíjať ju a investovať do nej zo strany štátu ako aj zo strán súkromných organizácií.

Cykloturistika nielen na Slovensku určite má veľkú budúcnosť – spolu s propagáciou cykloturistiky ako životného štýlu a investíciami do infraštruktúry je dôvodom i rozsiahla cieľová skupina – ľudia zo skupiny 55 a viac rokov; mladí, čiže 18 až 30-roční a rodiny s deťmi v mnohom zabezpečia, že budú dorastať stále nové generácie cyklistov. Z mladých sa stanú rodičia s deťmi, z tých potom skupina 55 a vyššie, ktorá bude behom nasledujúcich asi dvadsiatich rokov naozaj silno zastúpená. V prospech cykloturistiky hovorí aj fakt, že jazdiť na bicykli vie skoro každý a taktiež skoro každý bicykel vlastní a takisto rastúca obľuba šetrného cestovania. Spolu s tým je naďalej očakávaný rozvoj nových destinácií cykloturistiky, kde v minulosti chýbala infraštruktúra ako aj iné služby.

Dúfame, že táto bakalárska práca splnila účel, za ktorým bola písaná a že pomôže aspoň čiastočne pri pozdvihnutí úrovne cykloturistiky na Slovensku.

Zoznam použitej literatúry

Knižné publikácie

1. NOVACKÁ, Ľ., KULČÁKOVÁ, M. 1996. *Klient v cestovnom ruchu*. Bratislava : Eurounion, 1996, ISBN 80-85568-60-8.
2. NOVACKÁ, Ľ. a kol. 2010. *Cestovný ruch, technika služieb, delegát a sprievodca* : Ekonóm, 2010. ISBN 978-80-225-2982-2.
3. STRÁŽOVSKÁ, H. - STRÁŽOVSKÁ, Ľ. - BAŽÓ, L. a kol. 2013. *Podnikanie malých a stredných podnikov*. Bratislava : Sprint 2 s.r.o., 2013. ISBN 978-80-89393-88-6.
4. SIDWELLS, Ch. 2004. *Bicykle a cyklistika*. Bratislava : Slovart, 2004. ISBN 80-7145-890-2.
5. GÚČIK, M. 2010. *Cestovný ruch- úvod do štúdia* : Slovak-swiss tourism, 2010. ISBN 978-80-89090-80-8.
6. RYGLOVÁ, K. – BURIAN, M. – VAJČNEROVÁ, I. 2011. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha : Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4039-3.

Článok v časopise

1. časopis *Cyklomag*. ISSN 1337-9674, 2011, roč. 3, č. 17.
2. mesačník *Bratislavský kraj*. ISSN 1339-0864, 2013, roč. 3, č. 4.

Internetové zdroje

1. Štatistický úrad SR, NBS, 2013. [online]. [cit. 2013.04.20.] Dostupné na internete: <<http://www.sacr.sk/odborna-verejnost/analyzy-a-statistiky/statistiky/>>.
2. ŠTUBŇA, I. 2012. *Podpora budovania cyklotrás v Slovenskej republike*. [online]. Bratislava : 2012. [cit. 2013.04.17.] Dostupné na internete: <http://www.unsk.sk/files/oblasti/CR/budovanie_cyklotras_2012/stubna.pdf>.
3. *Metodika značenia cyklotrás*. [online]. [cit. 2013.04.23.] Dostupné na internete: <<http://www.cyklopolana.slovanet.sk/html/znacenie.html>>.
4. *Cyklotrasa EuroVelo 6*. [online]. [cit. 2013.04.25.] Dostupné na internete: <http://www.bratislava.sk/vismo/dokumenty2.asp?id_org=700000&id=11034845&p1=11030576>.
5. *Slovensko bude mať prvé hotový úsek trasy EuroVelo 13*. [online]. 2012. [cit. 2013.04.27.] Dostupné na internete: <http://www.bratislavskenoviny.sk/najnovsie-spravy-z-bratislavy/doprava/slovensko-bude-mat-prve-hotovy-usek-trasy-eurovelo-13.html?page_id=301142>.
6. *Cyklistická doprava u nás zaostáva, zmeniť to má nová stratégia*. [online]. [cit. 2013.04.26.] Dostupné na internete: <<http://www.euractiv.sk/regionalny-rozvoj/clanok/cyklisticka-doprava-u-nas-zaostava-zmenit-to-ma-nova-strategia-020526>>.
7. *ŽSK a spoločnosť Kia podpísali deklaráciu o spolupráci*. [online]. [cit. 2013.04.26.] Dostupné na internete: <http://www.kia.sk/index.php?context=212&context=212&data_id=726&year=2012>.
8. *Develop Cycle Tourism In Your Community Become A Bicycle Touring Destination*. [online]. [cit. 2013.04.29.] Dostupné na internete:

<<http://www.bikeontours.on.ca/tourism.htm>>.

Ostatné

1. ONDRÁŠIKOVÁ, Ľ.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: Cykloturizmus.

2. Zákon 91/2010 Z. z. o podpore cestovného ruchu.

3. STN 01 8028: 2000 : Cykloturistické značenie.

4. Trhové štúdie: ETI, 2007; Fietsplatform, 2009a, 2009b; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007; Mercat, 2009; Öhlschläger, 2007; Trendscape, 2010.

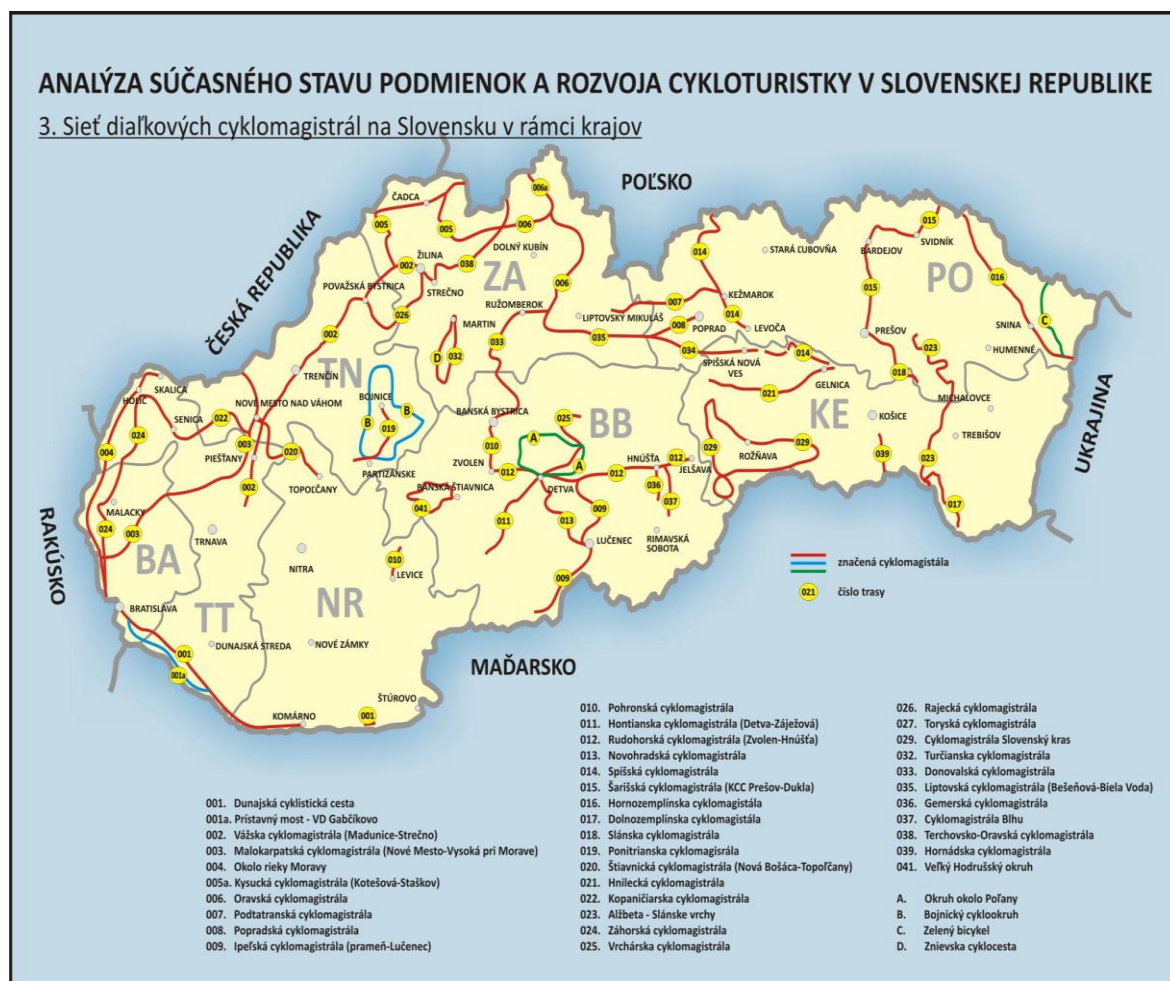
Prílohy

Príloha č.1 - Mapa siete medzinárodných cyklotrás EuroVelo



Zdroj: <<http://biciklopedia.hu/eurovelo>>.

Príloha č.2 - Sieť diaľkových cyklomagistrál na Slovensku v rámci krajov



Zdroj: ONDRAŠIKOVÁ, L.: prednáška z predmetu Cestovný ruch: Cykloturizmus.

Dotazník na prieskum cykloturistiky na Slovensku

Milý/á respondent/ka,

rád by som Vás požiadal o vyplnenie tohto dotazníka. Som študent 3. ročníka Ekonomickej univerzity v Bratislave a mojou úlohou je napísať bakalársku prácu s názvom Problémy rozvoja cykloturistiky na Slovensku a návrhy na ich odstránenie. Týmto dotazníkom primárne zisťujem záujem o cykloturistiku na Slovensku. Tento dotazník je anonymný a použije sa výhradne len pre školské účely. Jeho informácie sa nebudú nikde zverejňovať a slúžia len ako podklady pre vyhodnotenie cieľa môjho prieskumu.

Za vyplnenie dotazníka vopred ďakujem!

* Povinné

1. *

Využívate bicykel na:

- ☐ rekreačné účely?
- ☐ jednodňové výlety?
- ☐ viacdňové výlety s prenocovaním?

2. *

Aké je Vaše najobľúbenejšie miesto na Slovensku, kde by ste sa vybrali s bicyklom?

3. *

Koľko km najazdíte na bicykli za 1 rok?

- ☐ 0-500 km,
- ☐ 501-1000 km,
- ☐ 1001-5000 km,
- ☐ 5001-10000 km,
- ☐ 10001 km a viac.

4. *

Ktorý typ cyklistiky preferujete?

5. *

Koľko km cca beľne prejdete pri jednom výjazde na bicykli?

6.

Keď jazdíte po lese, uprednostňujete:

- ☐ neoznačené cestičky,
- ☐ lesné cyklotrasy?

7.

Keď jazdíte po ceste, uprednostňujete:

- ☐ beľné komunikácie,
- ☐ cyklotrasy?

8.

Reľpektujú Vás vozidlá pri jazde na bicykli v premávke?

9. *

Prijali by ste pri Vaľom bydlisku viacej cyklotrás?

10. *

S kým najčastejšie jazdíte po cyklotrasách?

- ☐ sám
- ☐ skupina 2-5 osôb
- ☐ viac ako 5 osôb
- ☐ s deťmi

11. *

Ohodnoťte, s čím máte pri cykloturistike najväčšie problémy? (1- najmenšie problémy, 5- najväčšie problémy)

	1	2	3	4	5
s ubytovaním s bicyklom	☐	☐	☐	☐	☐
s dopravou s bicyklom- v aute	☐	☐	☐	☐	☐
s dopravou s bicyklom- vo vlaku	☐	☐	☐	☐	☐
s označením na cyklotrasách	☐	☐	☐	☐	☐
s ponukou občerstvenia pri cyklotrasách	☐	☐	☐	☐	☐
s niečím iným	☐	☐	☐	☐	☐

12. *

Využívate na prepravu s bicyklom nasledujúce dopravné prostriedky?

	Áno	nie
MHD	☐	☐
autobus	☐	☐
vlak	☐	☐

13. *

Do ktorej vekovej skupiny patríte?

- ☐ 15-20 rokov,
- ☐ 21-25 rokov,
- ☐ 26-30 rokov,
- ☐ 31-35 rokov,
- ☐ 36 a viac rokov.

14. *

Vaše pohlavie je:

15. *

V ktorom kraji najčastejšie bicyklujete?

- Banskobystrický
- Bratislavský
- Košický
- Nitriansky
- Prešovský
- Trenčiansky
- Trnavský
- Žilinský.

Ďakujem.

Zdroj: Vlastné spracovanie