

POTENCIÁL PRIHRANIČNÉHO ÚZEMIA TTSK A JMK Z POHLADU CYKLOTURIZMU

Autor: Michal Hlatký
Rok: 2026

Obsah

1	Riešené územie.....	6
1.1	Vymedzenie územie.....	6
1.2	Demografické a štatistické východiská.....	7
1.3	Dopravné a priestorové východiská.....	7
1.4	Strategické dokumenty a plánovacie východiská	7
1.5	Prírodné východiská	8
1.6	Kultúrne východiská.....	8
1.7	Klimatické východiská	8
2	Aktuálny stav	8
2.1	Existujúca infraštruktúra.....	8
2.2	Aktuálny stav cykloturistiky v riešenom území.....	9
2.3	Inštitucionálne aspekty	12
2.3.1	Cyklokoordinátor Trnavského samosprávneho kraja (TTSK)	13
2.3.2	Cyklokoordinátor Juhomoravského kraja (JMK)	13
2.3.3	Slovenský cykloklub.....	14
2.3.4	Klub Českých turistov (KČT).....	14
2.3.5	Partnerství o.p.s.	14
2.3.6	Ďalšie slovenské organizácie	14
2.3.7	Ďalšie české organizácie.....	14
2.4	Dopyt a cieľové skupiny.....	15
2.5	Cykloturistické značenie.....	15
3	Tematické cyklotrasy.....	16
3.1	Medzinárodné trasy EuroVelo	17
3.2	Moravská stezka (ČR) a Moravská cyklistická cesta (SR)	19
3.3	Cyrilo-metodská cesta	20
3.4	Vinohradnícke cykloturistické cyklotrasy	21
3.5	Trail of Life	21
3.6	Baťov kanál	21
3.7	Moravské vinařské stezky.....	22
3.8	Lichtenštejnské stezky	22
4	Potenciál územia	22
4.1	Prírodný a krajinný potenciál.....	22
4.1.1	Kultúrne dedičstvo a jeho potenciál.....	23
4.2	Rozvojový potenciál územia z hľadiska cykloturistiky	24
4.2.1	Potenciál cestovného ruchu	24
4.2.1.1	Prírodný potenciál.....	24
4.2.1.2	Kultúrno-historický potenciál.....	24
4.2.1.3	Vinohradnícky a gastronomický potenciál	25

4.2.1.4	Cykloturistický a aktívny cestovný ruch.....	25
4.2.2	Dopravná dostupnosť a infraštruktúra	25
4.2.3	Cezhraničný a synergický potenciál	25
4.2.4	Marketingový potenciál	25
5	SWOT analýza	27
6	Návrhová časť	29
6.1	Riadenie a koordinácia rozvoja cykloturistiky.....	29
6.1.1	Pokračovanie činnosti pracovnej skupiny a dlhodobá spolupráca aktérov	29
6.1.2	Zdieľanie dobrej praxe a otvorených dát	29
6.1.3	Pokračovanie činnosti Sekcie cyklo dopravy a cykloturistiky SK8.....	29
6.2	Rozvoj základnej siete cyklotrás a cezhraničných prepojení	30
6.2.1	Budovanie základnej siete cyklotrás a cyklostezií	30
6.2.2	Nové cezhraničné prepojenia.....	30
6.2.3	Dobudovanie cyklotrasy Senica – Šaštín-Stráže.....	30
6.2.4	Moravská trasa.....	31
6.2.5	Cezhraničné prepojenia	31
6.3	Doplnková infraštruktúra a služby pre cyklistov	31
6.3.1	Budovanie sprievodnej infraštruktúry.....	31
6.3.2	Rozvoj služieb pre cyklistov	32
6.4	Rozvoj turistických produktov a tematických trás.....	32
6.4.1	Rozptýlenie návštevníkov mimo preťažených lokalít.....	32
6.4.2	Zjednotenie odporúčaných cyklistických okruhov	33
6.4.3	Rozvoj cezhraničných turistických produktov.....	33
6.4.4	Baťov kanál	33
6.4.5	Pamiatky a ich zapojenie do cykloturistiky	34
6.4.6	Vinárstvo a gastronómia – Moravské vinařské stezky a Slovenské vinárske cesty	34
6.5	Marketing, propagácia a zber dát.....	34
6.5.1	Systematický zber dát.....	34
6.5.2	Marketingové a komunikačné aktivity.....	35
6.5.3	Propagácia značky Moravské Toskánsko	35
6.5.4	Propagácia terénnej a gravel cyklistiky	35
6.5.5	Propagácia EuroVelo	35
6.6	Rozvoj terénnej a horskej cyklistiky	36
6.6.1	Región Modré hory	36
6.6.2	Využitie bývalých železničných telies.....	37
6.6.3	Rozvoj horskej cyklistiky	37
6.7	Údržba a obnova cykloturistického značenia.....	38
6.8	Vzdelávacie aktivity	39
7	Záver.....	39

Úvod

Trnavský samosprávny kraj a Juhomoravský kraj sú dlhodobo spolupracujúcimi kraji v prihraničnom slovensko-českom území a ich dlhoročná tradícia spolupráce sa premietla do realizácie infraštruktúrnych a softvých projektov podporujúcich územný rozvoj v mnohých oblastiach regionálneho rozvoja. Jednou z kľúčových tém je i téma cykloturizmu v kontexte rozvoja cestovného ruchu.

V roku 2024 partneri podali spoločný slovensko-český cezhraničný projekt „Rozvoj spolupráce v oblasti cyklistiky na území TTSK a JMK“, kladúci dôraz na ďalšie možnosti rozvoja témy cykloturizmu v prihraničnom území s cieľom prepojenia spolupráce Trnavského samosprávneho kraja a Juhomoravského kraja s dôrazom na zvyšovanie potenciálu cestovného ruchu, vytvárania spoločných produktov, infraštruktúrnej vybavenosti, mapovania aktuálnej situácie za účelom identifikovania spoločných tém a riešení zameraných na zachovanie, modernizáciu a budovanie cyklistickej infraštruktúry ako predpokladu pre vytvorenie komplexnej turistickej ponuky v prihraničí. Jedným z výstupov projektu je i dokumentu Potenciál prihraničného územia TTSK a JMK z pohľadu cykloturizmu.

Analytická časť dokumentu zaoberajúceho sa potenciálom cezhraničných možností pre rozvoj cykloturizmu a cyklomobility pre územie okresov Senica, Skalica, Hodonín a Břeclav predstavuje odborný základ pre návrhovú časť dokumentu. Jej cieľom je zhodnotiť východiskový stav územia z hľadiska demografie, priestorovej štruktúry, dopravných väzieb, existujúcej cyklistickej infraštruktúry, vyznačených cykloturistických trás, tematických cyklotrás, ako i ďalších prvkov rozvojového potenciálu za účelom odhaliť rezervy medzi predpokladmi a reálnym využitím. Výstupom je popis územia v danej problematike za účelom mapovania aktuálneho stavu. V dokumente je orientácia najmä na cykloturistiku, majúca väzbu na cezhraničný kontext.

Riešené územie sa rozprestiera po oboch stranách rieky Morava, ktorá tvorí prirodzenú os celého regiónu a súčasne štátnu hranicu medzi Slovenskou republikou a Českou republikou. V južnej časti hraničí s Rakúskom. Na slovenskej strane ide o okresy Senica a Skalica v severozápadnej časti Trnavského samosprávneho kraja. Na českej strane sa územie opiera o okresy Hodonín a Břeclav vo východnej časti Juhomoravského kraja. Okresy sú historicky, hospodársky aj kultúrne silne prepojené a dlhodobo fungujú ako spoločný priestor každodenného života, cestovania a trávenia voľného času.

Dokument vychádza z dostupných strategických materiálov na úrovni dotknutých krajov, z odborných štúdií, špecializovaných koncepcií pre rozvoj cyklistiky, akčných plánov a z lokálnych podkladov pre cykloturistické trasy v okresoch Senica, Skalica, Hodonín, Břeclav a je koncipovaný ako pracovný materiál, ktorý môže byť v ďalších fázach dopĺňaný o nové štatistické údaje, podrobnejšie priestorové analýzy a výstupy z terénnych zisťovaní.

1 Riešené územie

1.1 Vymedzenie územie

Územie riešené dokumentom je definované štyrmi okresmi – Senica, Skalica, Hodonín a Břeclav, ktoré vytvárajú kompaktný cezhraničný región (Obrázok 1, Obrázok 2).

Okres Senica sa nachádza v severozápadnej časti Záhoria a je charakteristický kombináciou rovinných častí Záhorskej nížiny a mierne zvlneného reliéfu Myjavskej pahorkatiny a Bielych Karpát. Okres Skalica tvorí takisto severozápadnú časť Trnavského kraja a je charakteristický vinohradníckou krajinou a lužnými lesmi v nížinách Moravy. Atraktivitu územia oboch okresov dotvára zázemie Zlatníckej doliny a Kunovskej priehrady.



Obrázok 1: Okresy Skalica a Senica, Slovenská republika

Na českej strane leží okres Hodonín v juhovýchodnej časti Juhomoravského kraja. Je typický prechodom medzi rovinnými nížinami Moravy a Kyjovskou pahorkatinou v smere na Kyjov či Bielymi Karpatami. Okres Břeclav sa rozkladá v najjužnejšej časti Juhomoravského kraja, v priestore sútoku riek Dyje a Morava. Je známy Lednicko-valtickým areálom, vinárskymi oblasťami a významnými dopravnými koridormi, ktoré spájajú Brno, Bratislavu a Viedeň. Atraktivitou okresu Hodonín je Baťov kanál, viate piesky pri Bzenci a rozsiahle vinohradnícke oblasti.



Obrázok 2: Okresy Břeclav a Hodonín, Česká republika

Spojovacím prvkom celého územia je rieka Morava, ktorá tvorí nielen hranicu, ale aj kľúčovú krajinnú os s vysokou ekologickou, krajinnou a rekreačnou hodnotou. V jej blízkosti sa nachádzajú lužné lesy, mokrade a nivné lúky, ktoré ponúkajú vhodné prostredie pre vedenie cykloturistických trás mimo intenzívne využívaných cestných komunikácií. Morava je zároveň čiastočne splavná a v spojení s Baťovým kanálom vytvára priestor pre rozvoj kombinovanej vodnej a cyklistickej turistiky.

V rámci územia existuje viacero významných hraničných prechodov, ktoré sú dôležité aj pre cyklistov. Patria sem cestné mosty a komunikácie medzi Holíčom a Hodonínom, Skalickou a Sudoměřicami, Brodským a Lanžhotom. Okrem nich zohrávajú čoraz väčšiu úlohu aj menšie pešie a cyklistické prepojenia, ako napríklad i Lávka Veľkej Moravy, ktoré umožňujú rozvoj lokálnych cezhraničných okruhov a tematických cyklotrás.

Územie je bohaté na históriu, čoho dôkazom sú Kostol Sv. Margity Antiochijskej, Slovanské hradisko v Mikulčiciach, Holíčsky zámok, Lednicko-valtický areál a mnohé ďalšie.

1.2 Demografické a štatistické východiská

Demografický profil územia je dôležitým východiskom pri hodnotení potenciálu cykloturistiky. Okresy Senica a Skalica patria medzi stredne veľké okresy Slovenska, s výraznejšou koncentráciou obyvateľstva v mestách a hustou sieťou vidieckych obcí. Okresy Hodonín a Břeclav sú populačne väčšie a urbanizovanejšie, s mestami, ktoré zohrávajú úlohu silných regionálnych centier.

Samotná rozdielnosť sa premieta do odlišného charakteru vnútorného dopytu po cykloturistike a do možností organizácie cyklistickej dopravy. Vyšší počet obyvateľov a cykloturistov na českej strane znamená väčší potenciálny trh pre cykloturistické produkty, ako sú napr. Moravské vinařské stezky, Moravská stezka a cyklostezka Bařov kanál. Zároveň však slovenské okresy ponúkajú kompaktnejšie územie s menšími vzdialenosťami medzi jednotlivými atraktivitami. Návštevník môže v relatívne krátkom čase navštíviť historické jadro Skalice, Holíčsky zámok, Kostol sv. Margity Antiochijskej v Kopčanoch, pútnické miesto v Šaštíne-Strážach či rekreačné zázemie Senice. V kombinácii s českou stranou tak vzniká pestrá mozaika možností pre jednodňové aj viacdenné výlety.

1.3 Dopravné a priestorové východiská

Dopravná infraštruktúra riešeného územia je tvorená sieťou diaľnic E65, D2, D55 a ciest I., II. a III. triedy, poľnými, lesnými či miestnymi cestami. Hlavné cestné ťahy zabezpečujú napojenie na Bratislavu, Brno a ďalšie krajské centrá, ale zároveň predstavujú bariéru pre cyklistov v úsekoch s vysokou intenzitou dopravy. Z hľadiska cykloturistiky je preto dôležité, čo najviac využívať menej frekventované komunikácie, poľné a lesné cesty, hrádze vodných tokov a samostatné cyklistické komunikácie.

Železničná doprava zohráva významnú úlohu pri rozvoji kombinovanej mobility. Napojenie cyklotrás na železničné a autobusové stanice umožňuje cyklistom prekonávať väčšie vzdialenosti alebo menej atraktívne úseky vlakom a venovať sa cyklistike v najzaujímavejších častiach územia. Dôležité sú najmä dopravné uzly v Skalici, Holíči, Senici, Hodoníne, Veselí nad Moravou a Břeclavi, ako aj prestupné uzly v Kútoch, Kyjove a ďalších mestách.

1.4 Strategické dokumenty a plánovacie východiská

Rozvoj cyklistickej infraštruktúry je rámcovaný viacerými strategickými dokumentmi. Na slovenskej strane ide o Stratégiu rozvoja cyklotrás a cyklodopravy v Trnavskom samosprávnom kraji, regionálne a miestne koncepcie cyklistickej dopravy, generely cyklistickej dopravy a programy rozvoja cestovného ruchu. Na českej strane zohráva kľúčovú úlohu Koncepcia rozvoja cyklistiky Juhomoravského kraja do roku 2030 a dokumenty destinačných manažmentov Slovák a Lednicko-valtického areálu, ako i generely dopravy miest Břeclav, Hodonín. Popri tom existuje sieť mikroregionálnych cyklokoordinátorov, s ktorými Juhomoravský kraj komunikuje a plánuje cyklistickú infraštruktúru.

Strategické dokumenty definujú základnú sieť cyklotrás, prioritné úseky na dobudovanie, typové opatrenia na zvyšovanie bezpečnosti a kvality infraštruktúry, ako aj odporúčania pre rozvoj tematických produktov, idú do hĺbky a riešia veci detailne, preto ako zdroje pre rozvoj tvoria dobrý podklad. Veľa dokumentov však pracuje iba na miestnej úrovni a nie vždy sú koordinované s regionálnou úrovňou. Mnohé územné plány miest a obcí nepracujú dostatočne koordinovane s touto problematikou, neberúc do úvahy iné dokumenty riešiace rozvoj cestovného ruchu v dotýkavých územiach.

1.5 Prírodné východiská

Riešené územie tvorené okresmi Senica, Skalica, Hodonín a Břeclav disponuje priaznivými prírodnými predpokladmi pre rozvoj cyklo dopravy aj cykloturistiky. Oblasť je charakteristická prevažne mierne zvlneným až rovinatým reliéfom, ktorý je vhodný pre široké spektrum cyklistov – od každodenných užívateľov bicykla až po rekreačných a diaľkových cykloturistov. Výnimku tvorí územie CHKO Biele Karpaty. Významnú úlohu zohráva rieka Morava a jej nívne územie, ktoré vytvára prirodzený koridor pre vedenie cyklotrás s minimálnymi výškovými rozdielmi.

Prírodné hodnoty Bielych Karpát, Chvojnickej pahorkatiny a lužných lesov pozdĺž Moravy zvyšujú atraktivitu územia z hľadiska cykloturistiky a umožňujú rozvoj tematických trás zameraných na prírodu, krajinu a aktívny oddych. Zároveň ide o územie s vysokou krajinno-ekologickou hodnotou, čo vytvára predpoklady pre rozvoj udržateľnej a environmentálne šetrnej mobility. Významnú časť prírodných východísk tvoria aj Baťov kanál, Adamovské jazerá a Kunovská priehrada.

1.6 Kultúrne východiská

Územie disponuje mimoriadne bohatým kultúrno-historickým dedičstvom, ktoré predstavuje jeden z kľúčových pilierov rozvoja cykloturistiky. Významné sú najmä lokality spojené s obdobím Veľkej Moravy (Mikulčice – Kopčany), historické jadrá miest Skalica, Holíč, Strážnice, Hodonín a Břeclav, ako aj Lednicko-valtický areál zapísaný na Zozname svetového dedičstva UNESCO, ako i technické a historické pamiatky v Senici a blízkom okolí.

Kultúrne dedičstvo je doplnené vinohradníckymi tradíciami regiónu (Skalica, Podluží, Hornácko, Pálava), technickými pamiatkami (Baťov kanál) a sakrálnymi objektmi, ktoré vytvárajú ideálne podmienky pre rozvoj tematických cyklotrás. Východiská umožňujú prepájanie cykloturistiky s kultúrnym turizmom a posilňujú cezhraničnú identitu územia.

1.7 Klimatické východiská

Cezhraničné územia štyroch okresov sa nachádza v oblasti mierneho kontinentálneho podnebia so silným vplyvom panónskej klimatickej oblasti. Podnebné podmienky patria v rámci Slovenskej aj Českej republiky medzi najpriaznivejšie pre rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky, najmä z hľadiska dĺžky cyklistickej sezóny a počtu dní vhodných na pobytové a rekreačné aktivity.

Okresy Břeclav a Hodonín patria medzi najsuchšie a najteplejšie oblasti Českej republiky, pričom obdobné klimatické podmienky sa vyskytujú aj v okresoch Skalica a Senica na slovenskej strane. Typickými znakmi podnebia sú:

- teplé až horúce letá,
- mierne zimy s obmedzenou snehovou pokrývkou,
- nízke až stredné ročné úhrny zrážok,
- vysoký počet slnečných dní počas roka.

Klimatické podmienky vytvárajú stabilné predpoklady pre sezónne plánovanie cyklistickej infraštruktúry a rozvoj aktívneho cestovného ruchu a v rámci daného územia je možné jazdiť na bicykli celoročne s výnimkou zimných mesiacov v prípade nepriaznivého počasia, a tiež treba uviesť, že sezónnosť určite zohráva kľúčovú úlohu v rámci cyklo aktivít.

2 Aktuálny stav

2.1 Existujúca infraštruktúra

V rámci riešeného územia je kľúčové rozlišovať medzi cyklo dopravou a cykloturistikou.

Cyklodoprava predstavuje každodenné využívanie bicykla na presuny do práce, školy, za službami a na kratšie relácie v rámci sídel a ich zázemia. Dôraz sa kladie na priamu, bezpečnú a rýchlu trasu, dopravnú priepustnosť, napojenie na uzly verejnej dopravy a celoročnú využiteľnosť infraštruktúry. Návrh cyklodopravných opatrení je úzko previazaný s dopravnou politikou, územným plánovaním a organizáciou dopravy v mestách a vo vybraných obciach. Viaceré mestá v danom území majú spracované generely dopravy.

Cykloturistika je zameraná na voľnočasové a rekreačné aktivity. Cyklista je v tomto prípade vnímaný skôr ako návštevník alebo turista, ktorý trávi na bicykli viac hodín denne, absolvuje dlhšie trasy a vyhľadáva zážitky spojené s krajinou, kultúrnymi pamiatkami a službami cestovného ruchu. Pri návrhu cykloturistických trás sú dôležité najmä atraktivita prostredia, čitateľnosť trasy, značenie, dostupnosť odpočívadiel, informačných tabúl, servisných miest a ubytovania priateľského k cyklistom (napr. certifikácia Vitajte cyklisti/), pričom dôležitá je aj bezpečnosť. Pri plánovaní cykloturistických trás treba brať do úvahy aj na tento faktor a snažiť sa viesť cyklistov v čo najväčšej možnej miere mimo zóny dopravy. Pri cykloturistickom značení sa na Slovensku vychádza z STN 01 8028, ktorá definuje systém značenia cykloturistických trás.

V praxi sa tieto dva typy infraštruktúry často prelínajú. Mnohé cyklotrasy v okolí miest slúžia počas pracovných dní ako dopravné spojnice a počas víkendov a sviatkov ako rekreačné trasy pre obyvateľov aj návštevníkov. Dobre navrhnutá kostrová sieť cyklotrás by mala reflektovať potreby oboch skupín – každodenných cyklistov aj cykloturistov. V riešenom území to znamená najmä koordinovať rozvoj cyklotrás v okolí miest Skalica, Senica, Hodonín a Břeclav tak, aby vznikali logické prepojenia medzi obytnými zónami, pracoviskami, školami, železničnými stanicami a zároveň aj medzi turistickými atrakciami.

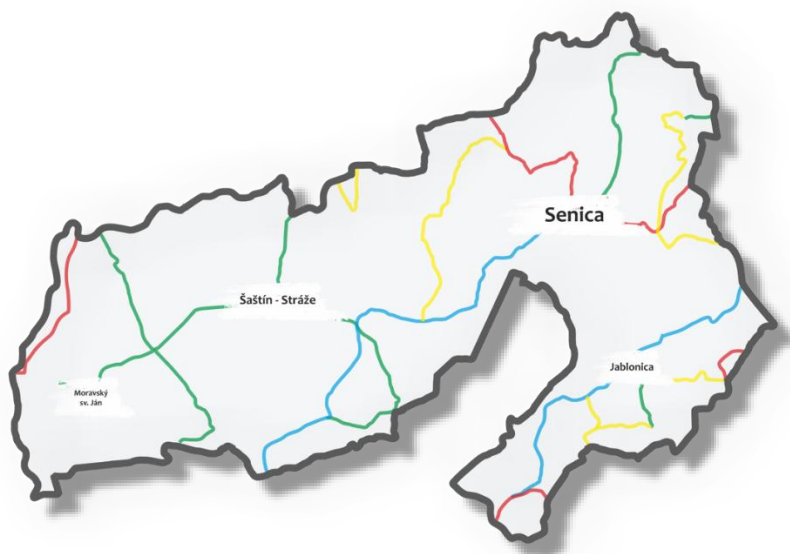
2.2 Aktuálny stav cykloturistiky v riešenom území

Rozvoj cykloturistiky sa opiera o viacero dlhodobých trendov, medzi ktoré patrí rastúci záujem obyvateľov o zdravý životný štýl, voľnočasové aktivity, preferencia krátkodobých a blízkych dovolení, rozmach elektrobicyklov a zvýšený dopyt po zážitkových formách cestovného ruchu. Dochádza k posunu v chápaní cykloturistiky, nejde len o individuálne výlety, ale aj o komplexné produkty, ktoré kombinujú cyklistiku s prírodou, kultúrou, gastronómiou, vinárstvom či vodnou turistikou. Roky takisto narastá záujem aj dobrodružnú cykloturistiku, ktorú často nazývame aj bikepacking, ale i terénna a diaľková cykloturistika.

V prípade severného Záhoria a južnej Moravy je cykloturistika prirodzene spojená s riekou Moravou, Baťovým kanálom, vinohradníckou krajinou a historickými mestami. Na českej strane existuje dlhodobo budovaná sieť Moravských vinařských stezek a tematických trás v okolí Baťovho kanála, ktoré tvoria etablovanú značku regiónu. Na slovenskej strane sa cykloturistika dynamicky rozvíja najmä v okolí Skalice, Holíča, Kopčian, Šaštína-Stráže, Gbelov a Senice, kde je postupne budovaná sieť cyklotrás prepojená s kultúrnym a prírodným dedičstvom. V posledných rokoch je veľmi populárna horská cyklistika, rozvoj singletrackov, pumptrackov či iných horských disciplín. Na českej strane je zaujímavý produkt Trail of Life.

Strategické dokumenty Trnavského samosprávneho kraja, ako aj Juhomoravského kraja vnímajú cykloturistiku ako dôležitý nástroj regionálneho rozvoja a rozvoja cestovného ruchu. Zdôrazňujú potrebu dopĺňať kostrovú sieť cyklotrás, zvyšovať kvalitu povrchov, budovať bezpečné prechody cez frekventované komunikácie, podporovať informovanosť a propagáciu a podporovať vznik ucelených cezhraničných produktov. Práve cezhraničná spolupráca je v riešenom území jedným z kľúčových predpokladov úspechu – územie je pre návštevníka vnímané ako jeden región bez ohľadu na štátne hranice.

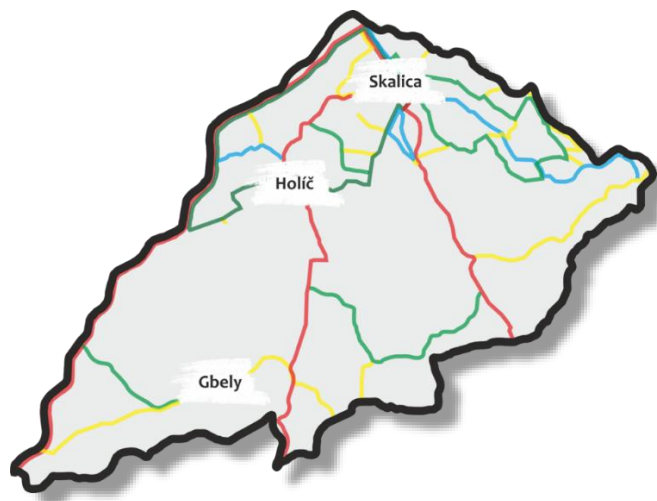
Aktuálne sa v okrese Skalica nachádza 28 vyznačených cykloturistických trás s celkovou dĺžkou 270,5 km a v okrese Senica existuje 21 vyznačených cykloturistických trás s dĺžkou 240,8 km. (Obrázok 3, Obrázok 4).



Obrázok 3: Cykloturistické trasy na území okresov Senica

NÁZOV TRASY	DĚŽKA TRASY V RÁMCI OKRESU	DĚŽKA TRASY CELKOVO
003 – Malokartpatská cyklomagistrála	4,7 km	105,1 km
004 – Moravská cyklistická cesta	10,1 km	40,2 km
022 – Kopaničiarska magistrála	10,5 km	57,6 km
024 – Záhorská cyklomagistrála	36,7 km	134,1 km
047 – Štefánikova cyklomagistrála	18,0 km	100,1 km
047a – Štefánikova cyklomagistrála - Po železnice	3,3 km	
2003 – Senica - Studienka - Malacky	28,0 km	45,1 km
2302 – Hrachovište - Brezová pod Bradlom - Jablonica - Plavecký Peter	22,8 km	44,9 km
5201 – Lakšárska Nová Ves - Šaštín-Stráže	15,0 km	
5204 – Moravský Svätý Ján – Kúty - Brodské	16,9 km	
5216 – Jablonica - Pod Chripcom	4,7 km	8,9 km
5302 – Brezová pod Bradlom - Myjava - Vrbovce - Senica	14,3 km	46,4 km
5320 – Belanskovci - Podbranč	2,1 km	5,5 km
8203 – CLO - Brodské - Gbely - Petrova Ves - Štefanov - Unín	5,1 km	25,8 km
8207 – Kalašov – Šajdíkové Humence – Smrdáky - Rybky	14,7 km	
8212 – Buková - Cerová	4,5 km	7,7 km
8220 – Jablonica - Horáreň Suchánka	6,9 km	
8241 – Bojková - Rozbehy	3,3 km	
8243 – Spojka Kunov	1,9 km	
8244 – Trojmedzie	1,6 km	
8309 – Brezová pod Bradlom - Prietrž - Branč	15,7 km	21,5 km

Tabuľka 1: Cykloturistické trasy na území okresov Senica – počet kilometrov



Obrázok 4: Cykloturistické trasy na území okresov Skalica

NÁZOV TRASY	DĚŽKA TRASY V RÁMCI OKRESU	DĚŽKA TRASY CELKOVO
004 – Moravská cyklistická cesta	30,7 km	40,2 km
024 – Záhorská cyklomagistrála	40,0 km	134,1 km
024A – Spojka na Baťov kanál	4,4 km	
2202 – Baťov kanál - Chvojnicia - Brezová pod Bradlom	21,0 km	62,3 km
2205 – Rieka Morava - Kopčiansky kanál - Holíč	4,2 km	
2206 – Okruh vinohradmi	6,2 km	
5202 – Skalica (vinohrady) - Kátov	8,4 km	
5203 – Bresty - Unín - kataster Radošovce	12,9 km	
5204 – Moravský Svätý Ján – Kúty - Brodské	1,6 km	16,9 km
5208 – Veľký skalický okruh	28,2 km	
5209 – Baťov kanál - Skalické rybníky	5,1 km	
5223 – Gbely - Adamov	8,7 km	
N5201 – Skalická vínná cesta	37,8 km	
8203 – CLO - Brodské - Gbely - Petrova Ves - Štefanov - Unín	20,1 km	25,8 km
8205 – rieka Morava - Kopčany	2,3 km	
8206 – Hodonín (CZ/SK) - Holíčsky háj	2,0 km	
8208 – Skalica - Sudoměřice	2,7 km	
8221 – Skalica - Perúnska lúka	7,5 km	
8222 – Zlatnícka dolina - VN Mlýnky (VN Kostolnica)	2,7 km	
8223 – Zelená trasa (5208) - Mokrý Háj	1,6 km	
8224 – Mokrý Háj - Vinohrady	0,6 km	
8225 – Vrádište - Vinohrady	1,7 km	
8226 – Vinohrady – Záhorská cyklomagistrála	1,7 km	
8227 – Nad Zlatníckou dolinou - Zlatnícka dolina - Veľký Skalický okruh	2,6 km	
8228 – Okruh nad Sudoměřickým potokom	3,9 km	
8229 – Spojka na Troch kopcoch	1,2 km	
8230 – Šmatlavé uhlisko - osada Mlýnky (CZ)	0,5 km	
8231 – Radošovce - Chropov - nad Chvojnicou	10,2 km	

Tabuľka 2: Cykloturistické trasy na území okresov Skalica – počet kilometrov

Slovenská strana má výrazné rezervy pri pamiatkach (Holíč, Kopčany, Skalica), ale aj všeobecne pri vyznačených trasách. Častokrát ide o problém bezpečne zaparkovať bicykel, prípadne dobiť e-bike a podobne. Mnoho

samospráv síce túto tému rieši, chýba však koordinácia s ďalšími stakeholdrami. Mnoho doplnkov sa tak buduje mimo koridorov a skôr pre obyvateľov miest a obcí, ako pre turistov a reálne využitie častokrát stráca pôvodný zámer. Slovenská strana nemá jednotný systém budovania doplnkovej infraštruktúry, buduje sa často individuálne, ad hoc a bez systematickej koordinácie. Do budovania vstupuje veľa subjektov a často sa stáva, že chýba spoločný dizajn manuál, ktorý by danú problematiku v regióne riešil.

Na Slovensku sú prístrešky, odpočívadlá a ďalšia infraštruktúra roztrúsené, často nejednotné (ilustratívny Obrázok 5). Chýba ucelená a logická sieť. Úplne absentuje možnosť doplnenia pitnej vody. Existujúca sieť na Slovensku nie je zmapovaná, a tak nie je aktuálne možné uviesť, aké dostupné zdroje pitnej vody sa v území nachádzajú. Stav infraštruktúry nie je komplexne zmapovaný.

V ČR je doplnková infraštruktúra väčším štandardom – samoobslužné opravárenské stĺpiky, pumpy, nabíjačky pre e-bicykle, stojany pre bicykle, odpočívadlá, ale tiež aj cyklosčítače. Budujú sa viac koordinovane a v rámci širších projektov a zámerov a sú častokrát súčasťou projektov. České obce disponujú komplexnejším mobiliárom aj v Lednicko-valtickom areáli (UNESCO) a vinárskych lokalitách. Uvedomujú si vo vyššej miere potrebu poskytnúť viac než len cyklotrasu.

Výhodou českej strany je aj lepšia evidencia tejto infraštruktúry, jej aplikovanie do máp a ďalších podkladov, čo vytvára priestor pre vytvorenie kvalitnej databázy prvkov aj na slovenskej strane a ich následnú aplikáciu do mapových podkladov a máp. Príkladom je mobilná aplikácia Mapy.cz alebo www.jizni-morava.cz.



Obrázok 5: Doplnková cyklo infraštruktúra v rámci TTSK (ilustratívny obrázok)

2.3 Inštitucionálne aspekty

V rámci riešenej problematiky pôsobí v danom území viacero subjektov na niekoľkých úrovniach. Z pohľadu samospráv predstavujú krajskí cyklokoordinátori kľúčový odborný a koordinačný prvok rozvoja cyklo dopravy a cykloturistiky na regionálnej úrovni. Ich úlohou je systematicky prepájať strategické plánovanie, aktualizovanie mapových podkladov, realizáciu infraštruktúry, spoluprácu s obcami (na českej strane s mikroregionálnymi cyklokoordinátormi) a propagáciu cyklistiky ako udržateľného spôsobu mobility a cestovného ruchu. Nedisponujú však dostatočným rozsahom reálnych kompetencií, ktoré by im umožnili vstupovať do riešenia tém. Juhomoravský kraj má na podporu cyklistiky každoročne vyhlásený dotačný program „Podpora rozvoja cyklistiky a údržby cyklistických komunikácií“, ktorý podporuje výstavbu cyklostezek, drobnú cyklistickú infraštruktúru, projektovú cyklo dokumentáciu a údržbu cyklistických komunikácií a singletrailov.

Nedostatočný rozsah kompetencií krajských cyklokoordinátorov vytvára v súčasnom období priestor minimálne v prvej fáze na diskusiu, ako sa cezhranične prepájať a pracovať na spoločných témach v reálnom rámci

existujúcich kompetencií, ako napr. pri vytváraní spoločných strategických dokumentov s cezhraničným dopadom a plánovaním komplexnej cezhraničnej infraštruktúry.

2.3.1 Cyklokoordinátor Trnavského samosprávneho kraja (TTSK)

Cyklokoordinátor TTSK zabezpečuje odbornú koordináciu rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky v rámci kraja, v súlade so strategickými dokumentmi kraja a národnými koncepciami rozvoja cyklodopravy. Jeho činnosť je zameraná najmä na systematické budovanie regionálnej cyklistickej siete a podporu cyklistiky ako súčasti udržateľnej mobility.

Hlavné činnosti a aktivity:

- koordinácia prípravy a aktualizácie strategických dokumentov v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky (koncepce, akčné plány),
- odborná metodická podpora miest a obcí pri príprave cyklistických projektov,
- spolupráca s projektantmi, správcami komunikácií a dotknutými orgánmi,
- iniciovanie a koordinácia investičných projektov cyklotrás a sprievodnej infraštruktúry,
- podpora rozvoja tematických cyklotrás (vinohradnícke, kultúrno-historické, cezhraničné),
- komunikácia so štátnymi orgánmi, ministerstvami a národným cyklokoordinátorom,
- zapájanie kraja do grantových schém a projektov štrukturálnych fondov (napr. Interreg),
- spolupráca s destinačnými organizáciami cestovného ruchu.

V kontexte okresov Senica a Skalica zohráva cyklokoordinátor TTSK významnú úlohu najmä pri podpore cezhraničných prepojení s Českou republikou a pri prepájaní regionálnych trás na medzinárodné cyklistické siete. Kompetencie sú však veľmi limitované a do hry vstupuje množstvo ďalších subjektov.

2.3.2 Cyklokoordinátor Juhomoravského kraja (JMK) – sieť cyklokoordinátorov v JMK a ich fungovanie

Cyklokoordinátor JMK patrí medzi najdlhšie fungujúce a systémovo etablované pozície v oblasti cyklodopravy v Českej republike. Juhomoravský kraj je dlhodobo považovaný za lídra v rozvoji cykloturistiky a cyklodopravy, pričom cyklokoordinátor zohráva kľúčovú úlohu v prepájaní strategického plánovania a riadenia, prípravy a realizácie projektov, dotačnej politiky rozvoja cyklostezek a marketingu.

Hlavné činnosti a aktivity:

- koordinácia rozvoja krajského systému cyklostezek,
- spolupráca s obcami, zväzkami obcí, MAS, organizáciou Partnerství, o.p.s., Klubom českých turistov, Centrálou cestovného ruchu a destinačnými spoločnosťami,
- koordinácia mikroregionálnych cyklokoordinátorov,
- aktualizácia Koncepcie rozvoje cyklistiky v Juhomoravskom kraji do roku 2030
- evidencia cyklokoridorov do mapy (ArcGis),
- metodické vedenie obcí pri návrhu, značení a údržbe cyklotrás,
- zabezpečovanie jednotného systému cyklistického značenia a navigácie,
- podpora cyklistických služieb (odpočívadlá, servisné body, cyklomobiliár),
- podpora inovácií (e-bicykle, digitálne mapy, cykloaplikácie),
- rozvoj cezhraničnej spolupráce so Slovenskom a Rakúskom.

Pre rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky v Juhomoravskom kraji majú kľúčový význam tzv. mikroregionálni cyklokoordinátori. Ide o zástupcov pôsobiacich na úrovni obcí s rozšírenou pôsobnosťou, ktorí zabezpečujú koordináciu rozvoja cyklistickej dopravy v rámci zvereneného územia. Tento model prispieva k efektívnejšiemu plánovaniu, príprave a realizácii opatrení na lokálnej úrovni a zároveň posilňuje previazanosť jednotlivých aktivít v území. Sú len koordináčnym prvkom, o konkrétnych investíciách rozhodujú zväčša obce. Cyklokoordinátor JMK zohráva zásadnú úlohu aj pri rozvoji významných nadregionálnych trás, ako sú Moravská

cyklotrasa, cyklostezka Baťov kanál či zapojenie kraja do siete EuroVelo. Realizácia cykloprojektov obcí by mala byť v súlade s Konceptiou rozvoja cyklistiky v Juhomoravskom kraji do roku 2030.

2.3.3 Slovenský cykloklub

Slovenský cykloklub je občianske združenie, ktoré sa dlhodobo venuje najmä značeniu a rozvoju siete cykloturistických trás na Slovensku. Patrí medzi kľúčové organizácie, ktoré zabezpečujú návrh, realizáciu aj údržbu cykloturistického značenia v teréne podľa jednotnej metodiky.

Organizácia spolupracuje so samosprávami, krajmi a partnermi pri vytváraní prehľadnej a bezpečnej cyklistickej infraštruktúry, pričom dôraz kladie na orientáciu cyklistov v teréne a prepojenie regionálnych a medzinárodných trás. V rámci okresov Skalica a Senica spravuje všetky vyznačené cykloturistické trasy.

2.3.4 Klub Českých turistov (KČT)

KČT je združenie turistov, ktoré v Juhomoravskom kraji spravuje základnú sieť značenia cykloturistických a peších trás a jej údržbu. KČT sa nevenuje budovaniu inej infraštruktúry (cyklostezky, mobiliár).

2.3.5 Partnerství o.p.s.

Partnerství spravuje diaľkové trasy (EuroVelo, Greenways, Moravské vinařské stezky) a venuje sa rozvoju šetrnej turistiky, udržateľnému cestovnému ruchu a uľadňovaniu dopravy, koordinuje celonárodnú certifikáciu „Cyklisté vítáni“, ktorá označuje zariadenia s vhodným zázemím pre cyklistov a cykloturistov.

Taktiež sa Partnerství zaoberá monitoringom cyklistov a peších prostredníctvom automatických sčítačov, na základe ktorých poskytuje dáta dôležité pre plánovanie kapacít stezek. Stojí taktiež za projektom Moravských vinařských stezek a v spolupráci s vinárskymi obcami a ďalšími partnermi podporuje vinársky turizmus ako súčasť juhomoravského folklóru a ochrany kultúrneho dedičstva. Organizuje aj podujatia pre verejnosť – seriál výletov Krajem vína, Festival otevřených sklepů alebo festival Víno z blízka.

2.3.6 Ďalšie slovenské organizácie

V okresoch Skalica a Senica zohrávajú pri rozvoji cyklodopravy a cykloturistiky dôležitú úlohu aj ďalšie organizácie, od organizácií cestovného ruchu, cez samosprávy až po odborné združenia. Dôležitým aktérom na regionálnej úrovni je Oblastná organizácia cestovného ruchu Záhorie a Kopanice, ktorá pôsobí v okresoch Skalica, Senica, Malacky a Myjava. Organizácia sa zameriava najmä na marketing územia, tvorbu produktov cestovného ruchu a podporu cykloturistiky prostredníctvom mapových podkladov, propagácie trás a doplnkovej infraštruktúry.

Na vyššej, krajskej úrovni, vstupuje do rozvoja cykloturistiky Krajská organizácia cestovného ruchu Trnavský kraj (<https://krajazazitkov.sk/>). Dôležitú rolu zohrávajú aj samotné mestá a obce (napr. Skalica, Senica), ktoré zabezpečujú budovanie cyklistickej infraštruktúry – cyklotrás, cyklopruhov či doplnkových zariadení. Projekty ako prepojenie cyklotrás so susednou Českou republikou alebo budovanie lokálnych okruhov významne prispievajú k rozvoju cezhraničnej cykloturistiky.

Popri verejných inštitúciách pôsobia v regióne aj ďalšie odborné a občianske združenia.

2.3.7 Ďalšie české organizácie

V okresoch Hodonín a Břeclav sa na rozvoji cyklodopravy a cykloturistiky podieľajú taktiež ďalšie subjekty. Významnú úlohu na regionálnej úrovni v Českej republike zohrávajú destinačné spoločnosti, ktoré sa zameriavajú na koordináciu cestovného ruchu a tvorbu turistickej ponuky. Do riešeného územia spadajú Turistické oblasti Slovácko, Lednicko-valtický areál a Hustopečsko a Pálava, ktorých hlavnou úlohou je systematická prezentácia územia a rozvoj produktov pre návštevníkov s dôrazom na využitie kultúrneho dedičstva a miestnych tradícií ako kľúčových prvkov turistickej atraktivity.

Na celokrajsovej úrovni zabezpečuje propagáciu cykloturistiky predovšetkým Centrála cestovného ruchu – Južná Morava, a to najmä prostredníctvom špecializovaného portálu „Cyklo Jižní Morava“ (www.jizni-morava.cz/cz/tipy-na-vylet/na-kole/), ktorý slúži ako jednotná platforma pro prezentáciu cyklistickej ponuky v rámci kraja. Ďalším informačným cyklowebom s typmi na cyklovýlety je www.ev13.eu.

2.4 Dopyt a cieľové skupiny

Územie okresov Skalica, Senica, Břeclav a Hodonín patrí z hľadiska cykloturistiky medzi atraktívne oblasti s rastúcim dopytom po cykloturistike. Vďaka prírodnému charakteru krajiny, kvalitnej sieti cyklotrás, tematických trasách, dobrej klíme a prepojeniu na medzinárodné trasy je región vhodný pre široké spektrum cieľových skupín – od rekreačných cyklistov až po športovo orientovaných návštevníkov.

Medzi najvýznamnejšie cieľové skupiny môžeme zaradiť rodiny s deťmi, ktoré vyhľadávajú bezpečné, nenáročné a dobre značené trasy. Región im ponúka ideálne podmienky najmä v okolí riek Morava a Dyje či v oblasti Baťovho kanála, kde sa nachádzajú úseky mimo automobilovej dopravy a s minimálnym prevýšením. Pre túto skupinu je dôležitá dostupnosť služieb a možnosť kombinovať cyklistiku s oddychom či poznávaním.

Dôležitú skupinu tvoria športovní cyklisti, ktorí využívajú najmä dlhšie trasy diaľkovej cyklistiky a prepojenia medzi regiónmi. Pre nich však nie je až tak dôležité značenie ako skôr bezpečnosť a možnosť trasy okruhovať. Rastúcim segmentom sú seniori, ktorí preferujú pohodové tempo, kvalitný povrch trás a dobrú orientáciu v teréne. Pre túto skupinu je kľúčová bezpečnosť, prehľadné značenie a dostupnosť služieb, i keď aj cestná cyklistika zaznamenáva vzostupnú tendenciu.

Terénna cyklistika je pro cyklistov, ktorí radi vyrážajú na bicykli za športovým vyžitím do prírody, na bicykli bežne nejazdia, ale chcú vyskúšať novú aktivitu, chcú zdokonaľiť svoju techniku jazdy, radi športujú a vyhľadávajú náročné výzvy.

V posledných rokoch výrazne narastá význam užívateľov elektrobicyklov (e-bikov), ktoré rozširujú dostupnosť cykloturistiky aj pre menej zdatných cyklistov a umožňujú absolvovať dlhšie trasy. V regióne sa postupne rozvíja doplnková infraštruktúra pre túto skupinu, najmä vo forme nabíjajúcich staníc a servisných bodov.

Celkovo možno konštatovať, že dopyt po cykloturistike v cezhraničnom regióne má rastúci trend a celkovo sa rekreačná cyklistika postupne rozvíja. Kľúčom k ďalšiemu rozvoju je prispôsobovanie infraštruktúry a služieb potrebám jednotlivých cieľových skupín a prepojenie cykloturistiky s ďalšími formami cestovného ruchu. Dôležitý je aj zber dát, spolupráca s podnikateľmi, obcami, zväzkami obcí a prispôsobovanie sa trendom.

2.5 Cykloturistické značenie

Dôležitým aspektom ďalšieho rozvoja je pravidelná obnova a údržba cykloturistického značenia, na slovenskej strane v zmysle STN 01 8028 a na českej strane je dopravné značenie realizované v súlade s TP 100 – Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích a nadväzujúcou koncepciou „Optimalizace směrového značení cyklistických tras Jihomoravského kraje“.

Na Slovensku chýba dlhodobá koncepcia a pravidelnosť obnovy a údržby. V Českej republike zabezpečuje údržbu cyklistického dopravného značenia Klub českých turistů, zatiaľ čo pri tematických a diaľkových trasách sa na tejto činnosti podieľa taktiež Partnerství, o. p. s. Juhomoravský kraj na údržbu značenia obom organizáciám poskytuje finančnú podporu formou dotácií.

V rámci TTSK sa darí údržbu realizovať najmä vďaka podpore samotného TTSK a takisto v rámci iných zdrojov, ktoré sú ale veľmi nesúrodé a nesystematické. Obnova značenia je primárnou pre udržanie značenia v regiónoch a zabezpečenia jeho kvality.

Vlastníctvo cykloturistického značenia je však roztrieštené medzi viacerými subjektmi, čo môže v budúcom období viesť k neprehľadnosti systému.

Systémy značenia v Slovenskej republike a Českej republike sú uplatňované v rámci rozdielnych noriem a predpisov, čo v prihraničnom území vyžaduje od cyklistov mať vedomosť o existencii a pravidlách oboch systémov. Pozitívom tematických ciest prechádzajúcich prihraničným územím je v mnohých prípadoch využívanie

spoločných logo systémov na už existujúcich cyklosmerovníkoch, čo značne zjednodušuje orientáciu cyklistov v priestore.

3 Tematické cyklotrasy

Tematické cyklotrasy sú jedným z hlavných nástrojov, ako prepojiť cyklistickú infraštruktúru s kultúrnym, historickým a prírodným bohatstvom územia. Zároveň tvoria marketingovú možnosť ako s témou pracovať. V okresoch Senica a Skalica vzniká prirodzený priestor pre rozvoj viacerých tematických trás – Cyrilo-metodskej cesty, vinohradníckych a gastronomických trás, pútnických a rekreačných okruhov napojených na Kunovskú priehradu a Zlatnícku dolinu, ale i téma Baťovho kanála, ktorá je vo väčšej miere podporovaná na českej strane. Mnohé stačí riešiť marketingovo a doznačiť chýbajúce úseky. Veľkou výhodou na slovenskej strane je, že túto možnosť ponúka aj samotná STN 01 8028, ktorá už systémovo ráta s vytvorením tematických trás.

Územie okresov Senica a Skalica je mimoriadne bohaté na tematické cykloturistické hodnoty. Kombinuje kultúrne a historické dedičstvo, pútnické trasy, malebnú vinohradnícku krajinu, technické pamiatky i rekreačné oblasti, čo umožňuje predovšetkým vytvárať pre turistov rôzne tematické produkty – od duchovno-historických okruhov po gastronomické a prírodné trasy.

Medzi dominantné tematické prvky patrí Cyrilo-metodská cesta, ktorá prepája najvzácnejšie historické lokality regiónu s unikátnym archeologickým areálom Mikulčice. Vinohradnícke zázemie Skalice ponúka priestor pre cykloturistické okruhy, zatiaľ čo rekreačné lokality ako Zlatnícka dolina či Kunovská priehrada poskytujú ideálne podmienky aj pre rodinnú cykloturistiku. V Zlatníckej doline a širšom okolí je mimoriadny priestor pre rozvoj horskej cyklistiky.

Okres Hodonín tvorí jadro Slovácka a má jednu z najhustejších cyklosietí v Juhomoravskom kraji. Kľúčové sú koridory C46, C35, C36 a tematické trasy spájajúce vinohradnícke oblasti s archeologickými lokalitami.

Najvýznamnejším bodom je Slovanské hradisko v Mikulčiciach, ktorý v kombinácii s Lávkou Veľkej Moravy umožňuje jedinečný historický zážitok a tvorbu cezhraničných cyklookruhov.

Rozsiahla sieť cyklotrás v okrese Hodonín nadväzuje na kostrovú cyklostezku Moravská stezka vedenú popri Baťovom kanáli a rieke Morava. V úseku Hodonín – Veselí nad Moravou ide približne o 28 km dlhý, prevažne rovinatý úsek vedúci mimo hlavnú cestnú dopravu, čo z neho robí ideálnu trasu pre rodiny s deťmi a menej skúsených cyklistov. Na túto kostrovú trasu sú napojené lokálne cyklookruhy, ktoré umožňujú kombinovať plavbu po kanáli s cyklovýletmi do vinohradníckych obcí a do Bielych Karpát.

Hodonínsko je tiež súčasťou Moravských vinařských stezek, ktoré prepájajú tradičné vinárske obce a umožňujú návštevníkom spoznávať miestne vína, gastronómiu a folklór. Vďaka rovinatému profilu terénu a bohatej sieti služieb pre cyklistov (požičovne bicyklov, servisy, ubytovanie priateľské k cyklistom) predstavuje okres Hodonín prirodzený zdroj návštevníkov aj pre cezhraničné trasy smerom na Skalicu, Holíč a Kopčany.

Okres Břeclav je známy predovšetkým vďaka Lednicko-valtickému areálu, ktorý je zapísaný v zozname svetového dedičstva UNESCO. Územie je popretkávané hustou sieťou rovinatých cyklotrás vedúcich medzi zámkami, letohrádkami a krajinnými stavbami lichtenštajnského panstva. Bežné jednoduché okruhy v oblasti Lednice – Valtice – Břeclav majú dĺžku približne 20 až 40 km a sú vhodné aj pre rodiny s deťmi, keďže vedú prevažne po spevnených, málo frekventovaných komunikáciách a lesných cestách.

Břeclavsko je zároveň križovatkou viacerých diaľkových a regionálnych cyklotrás, patrí k nim najmä trasa EuroVelo 13 – Cesta železnej opony, ktoré nadväzujú na Pálavu, Mikulovskú vinařskou stezku a ďalšie tematické trasy. Pre riešené územie je dôležité, že od Břeclavi je len krátká vzdialenosť k štátnej hranici v smere na Lanžhot – Brodské, kde možno logicky nadviazať na sieť cyklotrás na slovenskej strane a vytvoriť prepojenie na Skalicu a Moravskú cyklocestu. A takisto na rakúsku hranicu a tzv. Trojmedzie SK-CZ-AT, ktoré vytvára predpoklady pre prepojenie siete cyklotrás troch štátov.

Rozvojové príležitosti okresu spočívajú v posilnení prepojenia s Baťovým kanálom, prepojenia Holíč – Skalica, ďalej v rozvoji vinohradníckych cyklotrás s cezhraničným presahom, vytvorení produktov spájajúcich Skalicu a Lednicko-valtický areál a prepojení potenciálnej vetvy EuroVelo 4 smerom na Slovensko.

Významnou osou územia je Moravská stezka, ktorá vedie pozdĺž rieky Moravy a patrí k najvyhľadávanejším cyklotrasám v ČR. Jej úsek cez Hodonín a Břeclav má vysoký rekreačný potenciál a predstavuje dôležité prepojenie smerom na Slovensko.

Cezhraničný pohyb cyklistov je prirodzeným javom, ktorý výrazne zvyšuje potrebu koordinovaného plánovania cyklotrás a doplnkovej infraštruktúry.

3.1 Medzinárodné trasy EuroVelo

Projekt EuroVelo je koordinovaný Európskou cyklistickou federáciou a jeho cieľom je budovať súvislé, bezpečné a atraktívne cyklokoridory so spoločnou európskou identitou (Obrázok 6), marketingom a kvalitatívnymi štandardmi, vďaka čomu sa EuroVelo trasy stávajú nielen dopravnými tepnami, ale aj nosičmi rozvoja turizmu a regionálnych ekonomík. Zároveň ide o unikátny produkt a značku v cestovnom ruchu, na ktorú je možné naviazať ďalšie lokálne produkty, trasy či marketingové aktivity.

Trasy EuroVelo prechádzajú aj prihraničným územím okresov Senica, Břeclav a Hodonín a vytvárajú priestor pre kvalitnú viacdňovú cykloturistiku s nadregionálnym charakterom.



Obrázok 6: Sieť medzinárodných diaľkových trás EuroVelo

EuroVelo 4 Trasa strednou Európou

EuroVelo 4 je jednou z najvýznamnejších liniek európskej cyklistickej siete. Vedie v celkovej dĺžke viac ako 5 000 km z francúzskeho pobrežia Atlantiku cez Belgicko, Nemecko a Českú republiku až do Poľska a na Ukrajinu. Na svojej trase spája známe kultúrne centrá, historické oblasti, pobrežné regióny a významné prírodné lokality.

Na území Českej republiky má EuroVelo 4 dĺžku približne 900 km a vstupuje z Nemecka v priestore Chebu. Odtiaľ pokračuje cez Karlovarský a Ústecký kraj, popri Labe vstupuje do Prahy a ďalej vedie do východných

Čiech a následne do Brna. Následne cez Juhomoravský kraj smerom na Kyjov, Strážnice a ďalej na sever do Poľska.

Napojenia na ďalšie trasy v regióne dopĺňajú hlavnú ponuku územia, ktorú podstatnou mierou skvalitní aj plánované vybudovanie mostného prepojenia Rohatec – Skalica.

Z pohľadu severného Záhoria existuje logické prepojenie medzi juhomoravským úsekom EuroVelo 4 a mestom Skalica. Skalica predstavuje kompaktné historické mesto s kvalitnou turistickou ponukou, vinohradníckymi tradíciami a blízkosťou k ďalším významným lokalitám – Holíčskemu zámku, veľkomoravskému areálu Kopčany a Slovanskému hradisku v Mikulčiciach.

Vedenie vetvy alebo alternatívnej línie EuroVelo 4 cez Skalicu by umožnilo predstaviť cezhraničný región ako jednotnú turistickú destináciu a zároveň by podporilo ekonomické aktivity na slovenskej strane, kde je medzinárodná cyklistická infraštruktúra zatiaľ menej rozvinutá. Ide o európsku cyklotrasu s obrovským marketingovým potenciálom a vedenie jej potencionálnej vetvy cez Skalicu by prinieslo strategické zvýhodnenie pre celý región. Skalica má historické jadro, vinohradnícku tradíciu, prístav na Baťovom kanáli a bezprostrednú väzbu na Moravskú trasu.

EuroVelo 9 Baltik – Jadran

Medzinárodná cyklotrasa EuroVelo 9 patrí medzi významné európske cyklistické koridory, ktoré prepájajú sever a juh Európy – od Poľska až po Chorvátsko. V rámci južnej Moravy prechádza okresom Břeclav, kde tvorí dôležitú súčasť regionálnej cyklosiete.

V tomto úseku je trasa vedená prevažne po existujúcich cyklotrasách, najmä po Moravskej stezke (cyklotrasa č. 4), s ktorou sa prekrýva. Trasa predstavuje hlavnú severojužnú cyklistickú os Moravy a zabezpečuje napojenie na ďalšie regionálne aj medzinárodné cyklotrasy.

Úsek vo vzdialenosti cca 50 km v okolí mesta Břeclav patrí k najatraktívnejším častiam. Vedie rovinatým terénom popri rieke Morave, cez lužné lesy a prírodne hodnotné územia Dolnomoravského úvalu. Vďaka kvalitnému povrchu je vhodný aj pre rekreačných cyklistov a rodiny.

Z hľadiska atraktivít má trasa výrazný kultúrno-historický aj prírodný potenciál. Medzi hlavné body patrí archeologická lokalita Pohansko pri Břeclavi a územie Lednicko-valtický areál zapísané v zozname UNESCO. EuroVelo 9 v tomto regióne nadväzuje na ďalšie tematické a regionálne cyklotrasy, čím vytvára prepojenú sieť vhodnú pre rekreačnú aj diaľkovú cykloturistiku. Zároveň predstavuje významný prvok cezhraničnej spolupráce a podporuje rozvoj udržateľného cestovného ruchu v regióne.

EuroVelo 13 Cesta železnej opony

Riešeným územím prechádza aj trasa EuroVelo 13 – Cesta Železnej opony, i keď len v okrajovej časti územia, ale tvorí jednu z kostrových trás Slovenska v rámci medzinárodnej siete a v rámci TTSK prichádza z rakúskej strany z obce Hohenau an der March smerom na Moravský Svätý Ján a následne pokračuje smerom do Bratislavy, kde sa na trasu EuroVelo 13 napája aj Moravská cyklistická cesta a neďaleko od križovatiek týchto dvoch hlavných magistrál je aj dôležitý a atraktívny turistický bod, a to Trojmedzie SK-CZ-AT (Obrázok 7). Trojmedzie je hranica troch štátov, a to Slovenska, Česka a Rakúska, kde sa križuje Moravská cyklistická cesta s trasou EuroVelo 13.

Trojmedzie je za nepriaznivého počasia ťažšie dostupné, nakoľko cesta nie je udržiavaná, i keď miesto má zaujímavý turistický potenciál aj z pohľadu budovania siete cyklotrás.



Obrázok 7: Trojmedzie SK-CZ-AT

3.2 Moravská stezka (ČR) a Moravská cyklistická cesta (SR)

Moravská stezka patrí medzi významné diaľkové cyklotrasy na území Moravy a tvorí hlavnú severojužnú cyklistickú os regiónu. V úsekoch okresov Hodonín a Břeclav vedie prevažne popri rieke Morave cez rovinaté územie, ktoré je charakteristické kvalitnými povrchmi a vysokou atraktivitou prírodného prostredia.

Úsek patrí medzi najvyužívanejšie časti trasy, keďže je vhodný pre široké spektrum používateľov – od rodín s deťmi až po diaľkových cykloturistov. Zároveň je významne prepojený s medzinárodnou trasou EuroVelo 9 a nadväzuje na viaceré tematické cyklotrasy, vrátane vinárskych trás a trás v území Lednicko-valtického areálu.

V roku 2019 bola vybudovaná Lávka Veľkej Moravy, ktorá vytvorila priestor pre kvalitnejšie cyklistické prepojenie cezhraničných regiónov okresov Skalica a Hodonín, a tým i možnosť prepojenia Moravskej stezky na území Juhomoravského kraja a Moravskej cyklistickej cesty na území Trnavského samosprávneho kraja.

Na slovenskom území na trasu nadväzuje Moravská cyklistická cesta v celkovej dĺžke 47,7 km a v členení na 7 úsekov, ktorá prechádza okresmi Skalica a Senica a vedie popri rieke Morave tvoriac prirodzené pokračovanie českej časti so zabezpečením prepojenia na ďalšie cyklotrasy v rámci Záhoria a napojenia na rakúsku cyklistickú sieť. Členenie Moravskej cyklistickej cesty je znázornené v Tabuľka 3.

Moravská cyklotrasa, ktorá v sebe zahŕňa spojenie Moravskej stezky a Moravskej cyklistickej cesty predstavuje významný cezhraničný koridor, ktorý prepája Česko, Slovensko a výhľadovo aj Rakúsko. Vďaka svojej dostupnosti, nenáročnosti a atraktívnemu prostrediu patrí medzi kľúčové prvky cykloturistiky v cezhraničnom regióne a má významný cezhraničný potenciál prispieť k rozvoju cestovného ruchu a udržateľnej čistej mobility prostredníctvom dobudovania viacerých úsekov a prípadne aj vytvorenia spoločnej značky.

PREHĽAH ÚSEKOV MORAVSKEJ CYKLISTICKEJ CESTY			
Číslo úseku	Názov úseku	Dĺžka úseku (km)	Katastrálne územie
1	Eurovelo 13 hranica BSK/TTSK – ochranná hrádza rieky Moravy	7,715	Moravský Sv. Ján
2	Eurovelo 13 - cyklotávka cez rieku Myjavu	4,605	Moravský Sv. Ján, Sekule, Borský Sv. Jur
3	Cyklotávka cez rieku Myjavu – Brodské, cesta II/425	6,340	Borský Sv. Jur, Kúty, Brodské
4	Cesta II/425, Brodské - Adamovské jazerá (Gbely)	6,303	Brodské, Gbely
5	Adamovské jazerá (k.ú.Gbely) – Kopčany, cyklotávka - Mikulčice	9,435	Gbely, Primoravské lúky, Rúbanice, Sedlitě, Kopčany
6	Cyklotávka rkm 94,722 – Holíč (cesta I/51)	6,013	Kopčany, Holíč
7	Holíč (cesta I/51) – Skalica prístav na Baťovom kanáli	7,283	Holíč, Kátov, Skalica

Tabuľka 3: Prehľad úsekov Moravskej cyklistickej cesty

Zdroj: Štúdia uskutočniteľnosti Moravskej cyklotrasy (03/2019)

3.3 Cyrilo-metodská cesta

Cyrilo-metodská cesta (ďalej „CM cesta“) predstavuje jednu z významných kultúrnych ciest Rady Európy v celkovej dĺžke peších a cyklistických trás 5 000 km, prechádzajúca územím 10 štátov Európy (Česko, Slovensko, Maďarsko, Poľsko, Grécko, Bulharsko, Severné Macedónsko, Slovinsko, Chorvátsko a Taliansko). Riešeným prihraničným územím prechádza aj okresmi Senica, Skalica, Hodonín a Břeclav a vytvára jeden zo zážitkových kultúrnych koridorov regiónu, ktorý kombinuje duchovné, historické, archeologické aj prírodné hodnoty.

Cykloturistické trasy CM cesty prepájajú najstaršie sakrálné objekty v cezhraničnom území s ďalšími kultúrnymi pamiatkami a výraznými atrakciami cezhraničných regiónov. Cykloturistické trasy v okresoch Senica a Skalica sú zobrazené na Obrázok 8. CM cesta prechádza kľúčovými centrami regiónu: Skalica, Holíč, Kopčany, Šaštín-Stráže a Senica. Trasa nadväzuje na Záhorskú cyklomagistrálu (CM 024), Moravskú cyklomagistrálu (CM 004), Kopaničiarsku magistrálu (CM 022) a spojku na Baťov kanál. CM cesta prepája slovenské mestá s Hodonínom a Slovanským hradiskom v Mikulčiciach. Ide o jedno z najvýznamnejších kultúrno-archeologických prepojení v Európe.



Obrázok 8: Potenciálne úseky cyklotrás CM cesty v okresoch Senica a Skalica s možnosťou značenia

Územie Záhoria je úzko späté s počiatkami kresťanskej misie na Veľkej Morave. Najvýznamnejšími historickými pamiatkami sú Kostol sv. Margity Antiochijskej v Kopčanoch – zachovaná stavba z obdobia Veľkej Moravy

na slovenskej strane Moravy a Slovanské hradisko v Mikulčiciach, jedno z najvýznamnejších slovanských hradísk, ktoré sú prepojené cyklistickou Lávkou Veľkej Moravy tvoriacou súčasť cyklistických trás v okolí rieky Moravy.

CM cesta umožňuje rozvoj cezhraničných okruhov, pútnických cyklotúr, kultúrno-vinárskych trás a rodinných rekreačných výletov a v časti cyklistickej doplnkovej infraštruktúry má potenciál na vytváranie integrovaného cezhraničného produktu cykloturistiky prostredníctvom doznačenia cykloturistických trás v riešenom území ako integrálnej súčasti samotnej európskej kultúrnej cesty prepájajúcej pešie trasy s cykloturistickými. Značenie na cykloturistických trasách predpokladá dodržanie STN 01 8028 (Obrázok 9).



Obrázok 9: Vizualizácia prvkov značenia CM cesty v zmysle STN 01 8028 na cyklosmerovníkoch

3.4 Vinohradnícke cykloturistické cyklotrasy

Vinohradnícke oblasti na slovensko-českom pomedzí patria k najatraktívnejším krajinotvorným a kultúrno-ekonomickým zdrojom regiónu. Región má bohatú históriu a je známy desiatkami rodinných pivníc, vinárstiev a lokálnou gastronómiu. Subjekty zaoberajúce sa rozvojom cestovného ruchu na Morave vytvárajú produkty pre cykloturistov, a keďže v rámci okresov Skalica, Hodonín a Břeclav má vinohradníctvo dlhodobú tradíciu, prepojenie s cykloturistikou predstavuje jeden z najdynamickejšie rozvíjajúcich sa segmentov cestovného ruchu v území.

Skalica je jednou z najvýznamnejších vinohradníckych lokalít západného Slovenska, má unikátny trdelník a ďalšie zaujímavé gastronomické spojenia. Opäť však chýba prepojenie s aktívnym turizmom. Na českej strane nadväzujú na tradície Skalice oblasti Podluží, Mikulovska a Lednicko-valtického areálu, ktoré sú súčasťou Moravských vinařských stezek.

Vinohradnícke trasy vhodne dopĺňajú hlavné ponuky územia – CM cestu, Baťov kanál a potenciálnu vetvu EuroVelo 4, ktoré sú v regióne už etablované.

Vznik spoločného cezhraničného vinohradníckeho produktu má veľký potenciál – možnosť vytvorenia produktu prepojenia Skalice, Hodonína, Mutěnic, Břeclavy a Lednic do jedného cezhraničného tematického okruhu a jeho prepojenie na ďalšiu sieť fungujúcich cykloturistických okruhov so zabezpečením udržateľnosti.

3.5 Trail of Life

Trail of Life je príkladom cykloturistického MTB produktu, ktorý je situovaný v oblasti Bielych Karpát, s centrom pri rekreačnej lokalite Lučina. Ide o sieť singletrailov, prírodných cyklotrás a rekreačných okruhov určených pre široké spektrum cyklistov. Od začiatočníkov po skúsených jazdcov. Produkt tvoria trasy s dĺžkou cez 30 km a potenciálom ich rozšírenia.

Trail of Life sa nachádza v blízkosti slovensko-českej hranice, neďaleko okresov Skalica a Senica. Je prepojený s rekreačnými centrami Lučina, Strážnice a Tvarožná Lhota. Tvorcovia sa sústreďia práve na doplnkové produkty ako pumptrackové dráhy, tréningové okruhy, servisné body, stojany, či mapové tabule.

Trail of Life je moderný tematický cykloturistický produkt, ktorý zvyšuje atraktivitu regiónu, podporuje lokálne služby, vinárstva, ubytovanie a športovú turistiku.

3.6 Baťov kanál

Cyklotrasa pozdĺž Baťovho kanála predstavuje jednu z kľúčových trás v širšom regióne s dĺžkou viac ako 80 km, vedúcou z Kroměříža do Hodonína. Trasa je vedená prevažne po samostatnej cyklostezke s kvalitným asfaltovým

a mlatovým povrchom a minimálnym výškovým prevýšením, čo ju predurčuje pre široké spektrum užívateľov – od diaľkových cyklistov, cez rodiny s deťmi, až po seniorov, či osoby s obmedzenou mobilitou. Významným prvkom je jej vysoká bezpečnosť, daná vedením mimo motorovú dopravu a prevažne mimoúrovňovým krížením s dopravnou infraštruktúrou. Na území Juhomoravského kraja je trasa čiastočne vedená po menej frekventovaných miestnych komunikáciách, pričom zabezpečuje dobrú dostupnosť sídiel, ako sú Strážnice, Veselí nad Moravou či Hodonín a napojenia na cezhraničné väzby. Ich skvalitnenie by mohlo nastať aj realizáciou novej investície vybudovania cezhraničnej lávky Rohatec – Skalica. Cyklotrasa je ďalej integrovaná do širšej siete regionálnych a nadregionálnych trás, vrátane Moravských vinařských stezek, a umožňuje napojenia do atraktívnych oblastí, ako sú Biele Karpaty či Chřiby. Špecifickým rysom je úzke prepojenie s vodnou turistikou na Baťovom kanále, ktoré umožňuje kombináciu cyklistiky s plavbou, a tým významne rozširuje rekreačný potenciál územia.

3.7 Moravské vinařské stezky

Moravské vinařské stezky sú dlhodobým projektom ochrany kultúrneho dedičstva a rozvoja vinárskej turistiky na južnej Morave, ktorý zabezpečuje Partnerství, o.p.s. a zapojené obce.

Moravské vinné stezky sú unikátnou sieťou cyklistických trás, ktoré prechádzajú malebnou krajinou južnej Moravy. Stezky spájajú vinárske obce, vinice a pamiatky, ponúkajú trasy pre každého a konajú sa tu počas sezóny stovky podujatí. Vinařské stezky sú ideálnou voľbou pre milovníkov vína, kultúry a regionálnej gastronómie. Stezky prechádzajú sadmi a vinicami južnej Moravy v dĺžke cca 1 200 km cyklotrás, obsahujú 10 okruhov podľa historických vinařských oblastí a 245 km má základná/kostrovú Moravská vinná stezka, ktorá vedie medzi Znojomom a Uherským Hradišťom. Záujmovým územím vedú Moravské vinařské stezky s názvami Moravská vinná, Mutěnická, Bzenecká, Podluží, Velkopavlovická, Mikulovská, Uherskohradišťská, Strážnická a Kyjovská. Súčasťou rodiny Moravských vinařských stezek je i Skalická vinárska cesta v oblasti Záhorie.

3.8 Lichtenštejnské stezky

Lichtenštejnské stezky sú ojedinelým súborom cykloturistických trás, spájajúcich najkrajšie pamiatky rodu Lichtenštajncov na južnej Morave v oblasti Lednicko-valtického areálu a v Dolnom Rakúsku na najdlhší okruh cezhraničnej Knížecí stezky nadväzujú na moravskej strane kratšie stezky: Břeclavská, Poštorenská, Lednická, Valtická a Habánská. Všetky je možné rozoznať podľa cyklistického značenia, na ktorom je vyobrazený erb rodu Lichtenštajncov.

4 Potenciál územia

4.1 Prírodný a krajinný potenciál

Riešené územie disponuje mimoriadne priaznivými predpokladmi pre ďalší rozvoj cykloturistiky. Kombinácia rovinných úsekov v okolí rieky Moravy, vinohradníckych oblastí, kopcovitých častí Myjavskej pahorkatiny a bohatého kultúrneho dedičstva vytvára pestrú ponuku pre široké spektrum návštevníkov. Región je charakteristický hustou sieťou sídiel a dobrým napojením na diaľkové cyklistické trasy na českej strane, ktoré predstavujú stabilný zdroj cezhraničných turistov. Diaľková cykloturistika, tzv. cykloturistika na ťažko, bikepacking, putovania opäť získavajú na popularite.

Severné Záhorie je úzko prepojené s Juhomoravským krajom. Cezhraničný charakter je jednou z najväčších konkurenčných výhod územia. Slovenské mestá Skalica a Holíč sú funkčne napojené na Hodonín, Břeclav a Lednicko-valtický areál. Cezhraničný pohyb cyklistov je prirodzeným javom, ktorý výrazne zvyšuje potrebu koordinovaného plánovania cyklotrás a doplnkovej infraštruktúry.

Významným faktorom rozvoja cykloturistiky je rozvoj Baťovho kanála, ktorý patrí medzi najdôležitejšie rekreačné projekty v česko-slovenskom pohraničí a najmä na českej strane územia, kde väčšina funkčného Baťovho kanála existuje. Kombinácia lodnej dopravy a cyklodopravy predstavuje atraktívny produkt, ktorý dokáže opäť zvýšiť dĺžku pobytu návštevníkov a zároveň rozšíriť atraktivitu regiónu. Prepojenie Baťovho

kanála so Skalickou a Holíčom umožňuje vytvoriť prepojené okruhy, ktoré kombinujú vodnú a cyklistickú turistiku, výhľadovo aj s dobudovaním chýbajúcich prepojení, vrátane lávky Rohatec – Skalica.

Silným rozvojovým impulzom môže byť aj dobudovanie tematických trás, najmä Cyrilo-metodskej cesty a prípadnej vetvy EuroVelo 4 na Slovensku, ktoré majú významnú marketingovú hodnotu a dokážu pritažnúť návštevníkov aj zo vzdialenejších regiónov. Trasy postavené na histórii, kultúrnom dedičstve a prírodnej atraktivite sú súčasťou dlhodobých trendov európskej cykloturistiky a ich význam v najbližších rokoch porastie.

Z environmentálneho hľadiska má cykloturistika na území Záhoria mimoriadny význam. Podporuje ekologické spôsoby mobility, alokuje turistický dopyt mimo hlavných dopravných osí a zároveň poskytuje ekonomické benefity v menších obciach. Podpora cykloturistiky je v súlade s klimatickými cieľmi Európskej únie a s národnými stratégiami rozvoja udržateľnej dopravy.

Územie disponuje výrazným prírodným a krajinným potenciálom. Moravská niva, lužné lesy, vinohradnícke svahy, vodné plochy a lesné masívy ponúkajú atraktívne prostredie pre rôzne typy cykloturistov. Rovinaté úseky v okolí Moravy sú vhodné pre rodiny s deťmi a rekreačných cyklistov, zatiaľ čo pahorkatiny a predhorie Bielych Karpát poskytujú náročnejší terén pre športovo orientovaných návštevníkov. Navyše v Zlatníckej doline ponúkajú atraktívne zázemie pre horských cyklistov a obrovský potenciál pre rozvoj trailov, singletrackov a rozšírenia siete horských cykloturistických trás.

Environmentálne trendy, udržateľná mobilita a rastúci záujem o ekologické formy trávenia voľného času posilňujú význam cykloturistiky v území a jej dlhodobú perspektívu.

Cykloturistika má pre región vysoký ekonomický význam a prínos: podporuje miestne služby, vinárstva, ubytovanie a gastronómiu, pričom rast dopytu je podporený trendmi aktívnej rekreácie. Chýba však kvalitné sieťovanie, spoločný marketing a koordinované budovanie značiek.

Okres Hodonín a Břeclav ponúka široké spektrum prírodného a krajinného potenciálu, ktorý zahŕňa množstvo lokalít vhodných pre aktívnu cykloturistiku. Ide o Hodonínsku Dúbravu, ktorá je botanicky najcennejšou lokalitou v ČR a je súčasťou prírodnej rezervácie Hodonínska Dúbrava, ako i prírodná rezervácia Skařiny so vzácnym spoločenstvom rôznych druhov rastlín a živočíchov, ďalej CHKO Biele Karpaty ako biosférická rezervácia európskeho významu UNESCO, ktorá je súčasťou prírodného parku Strážnické Pomoraví ako ukážka harmonickej krajiny bezprostredného okolia prirodzeného vodného toku so zvyškami starých slepých ramien rieky Moravy, mokřinami a fragmentom každoročne zaplavovaného lužného lesa. Na Břeclavsku ide o Lednicko-valtický areál zapísaný v zozname svetového dedičstva UNESCO, tvoriaci súčasť národnej prírodnej rezervácie Lednické rybníky, CHKO Pálava s vinárskymi obcami na úbočiach skalného vápencového masívu, kaskáda troch priehradných Novomlýnskych nádrží na rieke Dyji, ktoré sa dajú na bicykli bezpečne obísť, zvlnené Dunajovické kopce, ako chránená národná prírodná pamiatka a v neposlednej rade CHKO Soutok na sútoku riek Moravy a Dyje, ktorý je rajom lužného lesa a cyklistov.

Prepojenie cyklotrás, záujmových lokalít a vhodne zvoleného marketingu vytvorí vhodné podmienky pre vznik a rozvoj nadregionálnych cykloturistických trás a služieb pre ich užívateľov s pozitívnym posunom kraja ako cyklodestinácie v krajine.

4.1.1 Kultúrne dedičstvo a jeho potenciál

Kultúrno-historické dedičstvo územia vrátane Mikulčíc, Kopčian, Holíča, Senice či vinohradníckych tradícií predstavuje atraktívne tematické piliere rozvoja cykloturistiky. Cezhraničná poloha regiónu vytvára prirodzené prepojenia medzi Senicou, Skalickou, Holíčom, Hodonínom, Břeclavou a Lednicami, čo posilňuje potenciál pre zapojenie cykloturistických trás a vytvárania produktov pre cykloturistov.

Severné Záhorie a prihraničné regióny Juhomoravského kraja disponujú výrazným potenciálom pre rozvoj cykloturistiky, ktorý vyplýva z kombinácie geografických, kultúrno-historických, demografických, ekonomických a environmentálnych faktorov. V súčasnosti je sieť cykloturistických trás na oboch stranách hraníc veľmi dobre vybudovaná a vyžaduje kvalitnú údržbu a pravidelnú obnovu.

Kultúrne dedičstvo ako potenciál:

- Technické dedičstvo (Baťov kanál) podporuje rozvoj kombinovanej cykloturistiky s lodnou dopravou.

- Vinárske dedičstvo regiónu (Skalica, Slovácko, Velkopavlovicko, Mikulovsko) umožňuje rozvoj cyklotrás.
- Lednicko-valtický areál (UNESCO) je mimoriadne atraktívnou cykloturistickou destináciou, ktorá vznikla v súčinnosti človeka a prírody.
- Historické mestá – Skalica, Senica, Šaštín-Stráže, Holíč, Strážnice, Kyjov, Bzenec, Hodonín, Veselí nad Moravou, Břeclav, Mikulov a Valtice – dopĺňajú silný kultúrny potenciál regiónu ako predpoklad pre rozvoj tematických cykloturistických trás.
- Veľkomoravské dedičstvo (Mikulčice – Kopčany) v prepojení s prírodným potenciálom predstavuje unikátny archeologický, kultúrny a prírodný priestor.
- Historické dedičstvo – baroková krajina Holíč – Kopčany.
- Pálava – na úpätí obklopená tradičnými vinárskymi obcami a náleziskami pravekých sídiel z obdobia mladšieho paleolitu.

4.2 Rozvojový potenciál územia z hľadiska cykloturistiky

Najväčšou pridanou hodnotou územia je jeho cezhraničný charakter. Kombinácia silnej ponuky na južnej Morave a rastúcej ponuky na Záhorí vytvára predpoklady pre vznik komplexných produktov, ktoré presahujú hranice štátov. Cyrilo-metodská cesta, Moravská stezka (ČR), Moravská cyklistická cesta (SR), EuroVelo 4, cyklostezka Baťov kanál a Moravské vinařské stezky sú prirodzenými osami, na ktorých možno stavať rozvoj spoločnej značky cezhraničného cykloregiónu. Cykloturista sa neobmedzuje hranicami, ale hľadá to najzaujímavejšie, čo pre neho región ponúka.

4.2.1 Potenciál cestovného ruchu

Územie okresov Břeclav, Hodonín, Skalica a Senica predstavuje z hľadiska cestovného ruchu jeden z najvýraznejších prihraničných regiónov Slovenskej a Českej republiky. Jeho potenciál je založený na kombinácii priaznivých prírodných podmienok, mimoriadne bohatého kultúrno-historického dedičstva, rozvinutej vinohradníckej tradície a kvalitnej siete cykloturistických produktov. Významným faktorom je aj cezhraničná poloha územia, ktorá umožňuje prepájanie ponuky cestovného ruchu a vytváranie spoločných tematických produktov, a tiež zásadné je aj napojenie a dostupnosť dotknutého územia prostredníctvom rozvinutej železničnej a cestnej siete.

4.2.1.1 Prírodný potenciál

Prírodné prostredie územia vytvára veľmi dobré predpoklady pre rozvoj aktívneho a rekreačného cestovného ruchu. Riešené územie zahŕňa nivu rieky Moravy, lužné lesy, poľnohospodársku krajinu, vinohrady, pahorkatinu, vrchovinu a severné výbežky Bielych Karpát. Krajinný charakter umožňuje rozvoj nenáročných a náročnejších foriem cykloturistiky, pešej turistiky a rekreácie v prírode.

Rieka Morava predstavuje významnú hraničnú os prírodného aj rekreačného potenciálu územia. Okrem vodnej turistiky (Baťov kanál) vytvára prirodzený koridor pre cyklotrasy a pešie trasy s vysokou krajinno-estetickou hodnotou. Prírodný potenciál vytvára možnosti aktívneho oddychu prepojením vodného turizmu s cykloturistikou. Prírodné chránené územia a lokality s vysokou biodiverzitou zvyšujú atraktivitu regiónu najmä pre cykloturistov vyhľadávajúcich pokojné formy cestovného ruchu.

4.2.1.2 Kultúrno-historický potenciál

Jedným z najvýznamnejších pilierov potenciálu územia z pohľadu cestovného ruchu je jeho kultúrno-historické dedičstvo. Mimoriadny význam má oblasť Mikulčice – Kopčany, spojená s obdobím Veľkej Moravy, ktorá patrí medzi najvýznamnejšie archeologické lokality strednej Európy. Lokalita má vysoký potenciál pre rozvoj cykloturizmu prepojením kultúrneho a poznávacieho cestovného ruchu v cezhraničnom kontexte.

Historické mestá predstavujú významné kultúrne centrá regiónu. Skalica a Holíč sú známe zachovanými historickými jadrmi a sakrálnymi pamiatkami, Hodonín a Břeclav zohrávajú dôležitú úlohu ako vstupné brány do širších kultúrnych krajín. Významný potenciál má aj Strážnice, Valtice a Mikulov. Osobitné postavenie

má Lednicko-valtický areál, zapísaný na Zozname svetového dedičstva UNESCO, ktorý je jedným z najnavštevovanejších turistických cieľov v Českej republike.

4.2.1.3 Vinohradnícky a gastronomický potenciál

Územie patrí medzi najvýznamnejšie vinohradnícke regióny v strednej Európe. Vinohradnícka tradícia regiónov Slovácko, Velkopavlovicko, Mikulovsko, Kyjovsko, Bzenecko, Hornácko a Skalicko vytvára silný základ pre rozvoj vinárskej a gastronomickej turistiky. Vinohradnícke uličky, vínne pivnice a sklepy, ochutnávky a vinárske podujatia sú prirodzenou súčasťou ponuky cestovného ruchu a významne dopĺňajú cykloturistické produkty.

Prepojenie vinohradníckych oblastí s cyklotrasami (napr. Moravské vinárske stezky) predstavuje osvedčený model produktu, ktorý má potenciál ďalej sa rozvíjať aj na slovenskej strane prostredníctvom vytvorenia spoločnej cezhraničnej značky.

4.2.1.4 Cykloturistický a aktívny cestovný ruch

Cykloturistika predstavuje jednu z hlavných nosných foriem cestovného ruchu v riešenom území. Región disponuje hustou sieťou značených cyklotrás, ktoré sú vedené prevažne v nenáročnom teréne a sú vhodné pre široké spektrum cyklistov. Významnú úlohu zohrávajú nadregionálne a medzinárodné trasy, ako je Moravská cyklistická cesta, cyklostezka Baťov kanál, Cyrilo-metodská cesta a plánované zapojenie do siete EuroVelo 4. Dopĺňajú ju stovky značených cykloturistických trás s prepojením na horské cyklotrasy, singletracky a podobne.

4.2.2 Dopravná dostupnosť a infraštruktúra

Kvalitná dopravná dostupnosť územia je ďalším významným faktorom potenciálu v oblastiach s menej hustou sieťou cykloturistických trás. Mestá Hodonín, Břeclav, Veselí nad Moravou a Kúty predstavujú významné železničné uzly, ktoré umožňujú kombináciu verejnej dopravy a cykloturistiky. Cezhraničné dopravné prepojenia medzi Slovenskom a Českou republikou zvyšujú dostupnosť regiónu aj v miestach s nedostatočnou cyklistickou infraštruktúrou a podporujú rozvoj nielen krátkodobých, ale aj viacdňových turistických pobytov.

Kľúčový význam má aj cestná infraštruktúra diaľnic a ciest oboch krajov, a to prednostne diaľničné úseky a cestné úseky I., II. a III. triedy. Výrazný predpoklad ďalšieho rozvoja predstavuje aj integrovaný dopravný systém.

Rozvíjajúca sa doplnková cykloturistická infraštruktúra (odpočívadlá, servisné body, informačné systémy, stojany na bicykle, nabíjacie stanice pre bicykle, úschovne bicyklov) zvyšuje kvalitu ponuky cestovného ruchu a konkurencieschopnosť regiónu.

4.2.3 Cezhraničný a synergický potenciál

Osobitnou hodnotou územia je jeho cezhraničný charakter. Spoločná história, kultúrna blízkosť a komplementárna ponuka vytvárajú predpoklady pre rozvoj rôznych integrovaných produktov. Prepojenie kultúrnych, prírodných, gastronomických, vinohradníckych a cykloturistických atrakcií umožňuje vytváranie tematických trás a produktov, ktoré presahujú administratívne hranice.

Potenciál rozvoja cestovného ruchu v cezhraničnom území je preto možné hodnotiť ako vysoký, pričom ďalší rozvoj je podmienený koordináciou aktérov, zlepšovaním infraštruktúry, ponukou služieb a systematickou spolupracou medzi slovenskou a českou stranou.

4.2.4 Marketingový potenciál

Marketing predstavuje jeden z kľúčových nástrojov ďalšieho rozvoja cykloturistiky v prihraničnom území TTSK a JMK. Samotná existencia kvalitných cyklotrás, prírodných atrakcií či kultúrnych pamiatok ešte automaticky nezaručuje vysokú návštevnosť územia. Dôležitá je schopnosť regiónu vytvoriť zrozumiteľný a atraktívny turistický produkt, ktorý bude systematicky propagovaný smerom k domácim aj zahraničným návštevníkom. V prípade riešeného územia existuje výrazný marketingový potenciál najmä vďaka kombinácii prírodného

prostredia, vinohradníckej krajiny, kultúrneho dedičstva, Baťovho kanála, rieky Moravy a hustej siete tematických cyklotrás.

Jedným zo základných marketingových nástrojov je **budovanie spoločnej regionálnej značky (branding)**. Územie okresov Senica, Skalica, Hodonín a Břeclav môže byť návštevníkovi prezentované ako jeden cezhraničný cykloturistický región bez ohľadu na štátnu hranicu. Dôležité je vytváranie jednotnej vizuálnej identity, spoločných grafických prvkov, loga, mapových podkladov a propagačných materiálov, ktoré budú prepájať slovenskú a českú stranu územia. Veľký potenciál majú najmä témy ako Morava, vinohradníctvo, Veľká Morava, Baťov kanál, UNESCO pamiatky či tradičná gastronómia.

Ďalším významným marketingovým nástrojom je **digitálny marketing a online prezentácia regiónu (online marketing)**. Súčasný návštevník si väčšinu informácií vyhľadáva prostredníctvom internetu, sociálnych sietí a mobilných aplikácií. Pre ďalší rozvoj cykloturistiky je preto dôležité budovať moderné webové portály, interaktívne mapy cyklotrás, databázy služieb pre cyklistov, GPS navigáciu, kvalitné mobilné aplikácie, variantným riešením môžu byť aj infokiosky. Veľkou výhodou českej strany je už existujúca prezentácia prostredníctvom portálov ako Cyklo Jižní Morava alebo Mapy.cz, ktoré môžu slúžiť ako príklad dobrej praxe aj pre slovenskú časť územia.

Sociálne siete a obsahový marketing by mali spočívať v pravidelnom zverejňovaní fotografií, videí, tipov na výlety, odporúčaných okruhov či tematických trás, a tým výrazne pomáhať zvyšovať povedomie o území. Atraktívne sú najmä vizuálne témy spojené s vinohradmi, Baťovým kanálom, lužnými lesmi, západmi slnka pri Morave alebo historickými pamiatkami. Veľký význam má aj spolupráca s influencerami, cestovateľskými blogermi a médiami orientovanými na aktívny cestovný ruch.

Event marketing, a teda organizácia podujatí a cyklistických akcií je výborným nástrojom v oblasti cykloturistiky pre zatriaktívnenie územia. Rôzne cyklo maratóny, gravel podujatia, tematické jazdy po vinohradoch, rodinné cyklovýlety či podujatia prepájajúce cyklistiku s gastronómiou a kultúrou pomáhajú vytvárať pozitívny obraz regiónu a motivujú návštevníkov k opakovaným návštevám. Význam podujatí spočíva aj v tom, že podporujú lokálnu ekonomiku, služby cestovného ruchu a cezhraničnú spoluprácu partnerov.

Veľký potenciál má aj **produktový marketing**, teda vytváranie ucelených turistických balíkov a tematických produktov. Návštevník dnes nehľadá iba samotnú cyklotrasu, ale komplexný zážitok. Región môže ponúkať napríklad vínne cyklovýlety, historické okruhy po pamiatkach Veľkej Moravy, kombináciu cyklistiky a plavby po Baťovom kanáli, pútnické trasy alebo rodinné výlety s oddychovými zónami a atrakciami pre deti. Dôležitým prvkom je opäť aj prepájanie cykloturistiky s regionálnou gastronómiou, vinárstvom a folklórom.

Nevyhnutým prvkom je samotný **jednotný informačný systém v území**. Ide najmä o kvalitné značenie trás, informačné tabule, tematické mapy, orientačné prvky a jednotný dizajn mobiliáru. Napriek tomu, že počet cykloturistov, ktorí sa orientujú a navigujú pomocou aplikácií a webov vo smartfónoch a tiež stúpajúcim číslom v počte aplikácií slúžiacich na plánovanie ciest či cyklovýletov je stále nevyhnutná kvalitná fyzická cykloorientácia a cyklonavigácia v teréne.

Napríklad štúdia z roku 2025 s názvom ADFC Bicycle Travel Analysis 2025 ukazuje, že 72% ľudí, ktorí sa bicyklovali počas dovolenkového obdobia v rokoch 2023, 2024 a 2025 využívali fyzickú navigáciu v teréne.

Návštevník by mal mať jednoduchý prístup k informáciám o trase, službách, možnostiach občerstvenia, nabíjania e-bikov, ubytovania alebo zaujímavostiach v okolí. Práve prehľadnosť a jednoduchosť orientácie výrazne vplývajú na spokojnosť cykloturistov.

Systematický zber dát o návštevnosti a správaní cyklistov je základným stavebným kameňom pre správne nastavenie nie len ostatných marketingových nástrojov. Využívanie cyklosčítačov, online analytiky, dotazníkov a monitoringu návštevnosti umožňuje lepšie plánovať marketingové aktivity, identifikovať najnavštevovanejšie lokality a efektívnejšie reagovať na potreby jednotlivých cieľových skupín. Dáta zároveň pomáhajú pri získavaní finančných zdrojov a príprave ďalších projektov rozvoja cykloturistiky.

Prihraničné územie TTSK a JMK má z marketingového pohľadu výnimočnú výhodu v tom, že dokáže prepájať viacero silných tém do jedného spoločného produktu. Kombinácia cykloturistiky, vinohradníctva, kultúrneho

dedičstva, prírody, vodnej turistiky a cezhraničného charakteru územia vytvára veľmi silný predpoklad pre budovanie konkurencieschopnej destinácie aktívneho cestovného ruchu v stredoeurópskom priestore.

5 SWOT analýza

Východiskový stav pre rozvoj cyklotrás v rámci cyklodopravy a cykloturistiky zachytáva SWOT analýza:

SILNÉ STRÁNKY

- S1 Geografická rozmanitosť územia.
- S2 Biele Karpaty ako vhodné územie pre ďalší rozvoj terénnej cyklistiky.
- S3 Rovinatý charakter územia vhodný pre nenáročný cykloturizmus.
- S4 Spoločná cezhraničná história.
- S5 Dostupnosť veľkého množstva historických pamiatok, múzeí, ľudovej architektúry a tradičných lokálnych produktov.
- S6 Územnoplánovacie dokumentácie krajských a miestnych samospráv.
- S7 Vedenie diaľkových trás EuroVelo v území.
- S8 Existujúca legálne povolená početná sieť cykloturistických trás.
- S9 Dlhoročná cezhraničná spolupráca.
- S10 Pôsobnosť krajských cyklokoordinátorov.
- S11 Etablovanie a pôsobenie krajských a oblastných organizácií cestovného ruchu v riešenom území.
- S12 Realizácia kvalitných projektov cyklistickej infraštruktúry.
- S13 Vytvorené tematické a náučné trasy.
- S14 Kvalitne vybudovaná cykloinfraštruktúra ako základ budovania nových služieb.
- S15 Prepojenia cyklodopravy s verejnou dopravou, prioritne železničnou.
- S16 Etablované a funkčné cykloturistické produkty (Moravské vinařské stezky, cyklostezka Baťov kanál, Trail of Life, Moravská stezka.
- S17 Významné prírodné atraktivity (CHKO Biele Karpaty, CHKO Soutok, CHKO Záhorie, CHKO Pálava.
- S18 Významné kultúrne pamiatky (LVA, Slovanské hradisko v Mikulčiciach, Skanzen Strážnice, Skalica, Holíč, ...).
- S19 Finančná podpora Trnavského samosprávneho kraja a Juhomoravského kraja na rozvoj údržby a rozvoja cyklodopravy a cykloturistiky.
- S20 Platné stratégie rozvoja cyklistiky oboch krajov.
- S21 Dostupnosť aktuálne vyznačených cyklotrás na www.mapy.com.

SLABÉ STRÁNKY

- W1 Chýbajúce cezhraničné prepojenia vo viacerých smeroch.
- W2 Vedenie trás po cestných komunikáciách I. II. a III. triedy.
- W3 Nedostatočne dobudovaná doplnková infraštruktúra.
- W4 Nedostatočná údržba stavu jednotlivých úsekov cyklotrás z dôvodu nedostatku finančných prostriedkov.
- W5 Nízka miera propagácie o menej známych, ale atraktívnych cyklistických lokalitách.
- W6 Absencia systematického a koordinovaného monitoringu návštevnosti.
- W7 Obmedzená ponuka služieb v blízkosti cykloúsekov.
- W8 Obmedzená prejazdnosť časti úsekov cestnými bicyklami.
- W9 Nedodržiavanie technických noriem na cyklotrasách.
- W10 Nejednotnosť značenia cyklotrás v rôznych elektronických systémoch.
- W11 Nedostatočná propagácia a osвета bezpečnej jazdy na bicykloch všetkých vekových kategórií.
- W12 Nedostatočná kooperácia medzi dotknutými subjektami.

- W13 Nízka úroveň jazykovej vybavenosti poskytovateľov služieb.
W14 Nedostatočná propagácia a nekoncepčný marketing.

PRÍLEŽITOSTI

- O1 Doplnenie existujúcej siete cykloturistických trás prvkami drobnej infraštruktúry (napr. odpočívadlá, úschovne bicyklov, fontánky, informačné tabule, e-nabíjačky, atď.).
O2 Rozvoj singletrackov a pumptrackov.
O3 Rozvoj bikepackingu a cestovania „na ťažko“.
O4 Využitie existujúcich líniových stavieb pre rozvoj cykloturistiky a cyklodopravy.
O5 Vytvorenie zásadných podmienok pre ďalší rozvoj elektrocyklomobility a využitie potenciálu e-bikov.
O6 Trasovanie odbočky EuroVelo 4 cez územie Trnavského kraja a s tým súvisiaci prílev eurocyklistov z EuroVelo trás.
O7 Dopyt po čistej mobilite.
O8 Využitie finančných mechanizmov EÚ a dotačných schém na budovanie cykloturistiky.
O9 Vytvorenie uceleného systému financovania a podpory cyklistickej dopravy.
O10 Inštitucionálna podpora subjektov pôsobiach v cestovnom ruchu.
O11 Aktívne zapojenie krajských a oblastných organizácií do tvorby cykloproduktov.
O12 Začlenenie súkromného sektora do financovania a propagácie cyklistickej dopravy, vytváranie podmienok.
O13 Vytváranie tematických trás a ich doznačovanie tvorbou imidžových miest – cyklopoludníky a cyklo méty.
O14 Vytvorenie podmienok pre získavanie lepších a kvalitnejších dát a ich ďalšie využitie.
O15 Vytvorenie siete certifikovaných subjektov „Vitajte cyklisti“ i na Slovenskej strane.
O16 Kvalitné využívanie cyklosčítačov prostredníctvom pravidelného vyhodnocovania zberaných dát.
O17 Využitie rastúceho trendu gastroturistiky pre zvýšenie návštevnosti územia.
O18 Podpora aktivít zameraných na využívanie bicyklov ako dopravného prostriedku smerujúceho k znižovaniu individuálnej automobilovej doprave a k zdravému životnému štýlu.
O19 Podpora budovania záchytných parkovísk pri prestupných termináloch integrovanej dopravy a na okrajoch turistických destinácií.
O20 Podpora rokovaní, seminárov a vzdelávania na témy: rozvoj a údržba cyklistickej infraštruktúry, cyklodoprava, cykloturistika, služby a participácia verejnosti.
O21 Propagácia a osвета bezpečnej jazdy na bicykli všetkých vekových kategórií.

OHROZENIA

- T1 Nedostatok financií na trvalú údržbu a značenie existujúcich trás.
T2 Nízka bezpečnosť na úsekoch, kde cyklisti zdieľajú spoločný priestor s automobilovou dopravou, prípadne užívateľmi kolobežiek a korčuliarmi.
T3 Chýbajúce kompetencie samospráv.
T4 Meniace sa klimatické podmienky a ich vplyv na rozvoj cykloturizmu.
T5 Rastúca inflácia a stúpajúce náklady na budovanie a údržbu cyklotrás.
T6 Nesystémové riešenia pri podpore a rozvoji cykloturizmu.
T7 Zložité majetkovo-právne vzťahy – nevysporiadané pozemky.
T8 Vandalizmus namierený najmä proti cykloturistickému značeniu a doplnkovej infraštruktúre.
T9 Bezpečnostné riziká stretu účastníkov cyklotrás na mimoriadne frekventovaných úsekoch.
T10 Nemonitorované priestory parkovísk a parkovacích domov s využitím pre cykloturistov.
T11 Zmätčné značenie v rozpore s STN.
T12 Nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky a pohybu cyklistov po cyklotrasách.

6 Návrhová časť

6.1 Riadenie a koordinácia rozvoja cykloturistiky

6.1.1 Pokračovanie činnosti pracovnej skupiny a dlhodobá spolupráca aktérov

Rozvoj cykloturistiky v prihraničnom území Trnavského samosprávneho kraja a Juhomoravského kraja si vyžaduje systematickú, koordinovanú a dlhodobú spoluprácu medzi všetkými subjektmi, ktoré vstupujú do plánovania, budovania a propagácie cyklistickej infraštruktúry a produktov cestovného ruchu. Analytická časť dokumentu poukázala na skutočnosť, že v území pôsobí množstvo organizácií, samospráv, občianskych združení, oblastných organizácií cestovného ruchu, správcov infraštruktúry a ďalších partnerov, avšak ich aktivity nie sú vždy dostatočne koordinované a systematicky prepájané. Práve z tohto dôvodu je potrebné pokračovať v činnosti spoločnej pracovnej skupiny zloženej zo zástupcov TTSK, JMK, miest, obcí, MAS, organizácií cestovného ruchu, Slovenského cykloklubu, Klubu českých turistov a ďalších subjektov v regióne.

Súčasťou pracovnej skupiny by mohli byť aj ďalšie subjekty, ktoré v danej problematike pôsobia. Ich skúsenosti môžu významne prispieť k efektívnejšiemu plánovaniu a realizácii projektov na slovenskej i moravskej strane územia. Úlohou pracovnej skupiny by mohlo byť viacero aktivít. Aktivita je totiž na jednej strane najväčšou výzvou i ohrozením samotnej činnosti.

Koordinovaný postup umožňuje efektívnejšie využívanie finančných zdrojov a zamedzí duplicitu jednotlivých projektov. Zároveň prispeje k vytvoreniu jednotnej identity regiónu a k lepšiemu vnímaniu prihraničného územia ako jednej turistickej destinácie. V ďalšom období bude potrebné posilniť aj komunikáciu s verejnosťou, podnikateľským sektorom a miestnymi komunitami, aby sa cykloturistika rozvíjala v súlade s potrebami obyvateľov a zároveň rešpektovala charakter krajiny a jednotlivých sídiel.

6.1.2 Zdieľanie dobrej praxe a otvorených dát

Významným opatrením v oblasti riadenia rozvoja cykloturistiky je zdieľanie dobrej praxe medzi TTSK a JMK pri využívaní otvorených dát, digitálnych mapových podkladov a databáz infraštruktúry. Česká strana disponuje kvalitnými databázami cyklotrás, mobiliáru a služieb, ktoré sú prepojené s mapovými aplikáciami a turistickými portálmi. Systém umožňuje návštevníkom jednoduchšiu orientáciu v území a zároveň poskytuje samosprávam a organizáciám dôležité údaje pre plánovanie rozvoja, čo je výzvou aj pre slovenskú stranu, aby pracovala na efektívnejšom získavaní informácií a najmä lepšej práci s dátami.

Na slovenskej strane zatiaľ jednotný systém absentuje, preto sa odporúča uvažovať o vytvorení spoločného databázového prostredia, ktoré bude obsahovať evidenciu cyklotrás, servisných miest, odpočívadiel, nabíjacích staníc, prameňov pitnej vody, turistických atrakcií a ďalších prvkov infraštruktúry. Vytvorenie spoločného systému by prispelo k lepšej koordinácii projektov a zároveň umožní efektívnejšiu propagáciu regiónu. Súčasťou systému by mali byť aj digitálne mapové podklady dostupné pre mobilné aplikácie a online platformy, ktoré by mali návštevníkom poskytovať aktuálne informácie o stave trás, možnostiach ubytovania, dostupných službách a kultúrnych podujatiach.

6.1.3 Pokračovanie činnosti Sekcie cyklodopravy a cykloturistiky SK8

Dôležitým nástrojom koordinácie rozvoja cykloturistiky na regionálnej úrovni na Slovensku je aktívna účasť TTSK na činnosti Sekcie cyklodopravy a cykloturistiky v rámci združenia SK8 a súčinnosť pri odovzdávaní informácií JMK pri aktivitách riešených v slovensko-českom prihraničí. Spoločný postup krajov umožňuje efektívnejšie presadzovanie legislatívnych zmien, finančných opatrení a podpory rozvoja cyklistickej dopravy a cykloturistiky na národnej úrovni. Zároveň vytvára priestor na výmenu skúseností medzi jednotlivými krajinami a na koordináciu spoločných projektov. Významnou témou je aj zdieľanie skúseností v oblasti financovania údržby cyklotrás, budovania bezpečných cyklistických koridorov a integrácie cyklodopravy do územného plánovania.

6.2 Rozvoj základnej siete cyklotrás a cezhraničných prepojení

6.2.1 Budovanie základnej siete cyklotrás a cyklostezií

Jedným zo základných predpokladov ďalšieho rozvoja cykloturistiky v prihraničnom území je budovanie logicky prepojenej siete cyklotrás a cyklostezií s dôrazom na bezpečnosť, kontinuitu a nadväznosť jednotlivých trás. Analytická časť dokumentu poukázala na existenciu viacerých významných cyklistických koridorov, ktoré však nie sú vo všetkých úsekoch vzájomne prepojené alebo nespĺňajú požadovanú technickú kvalitu.

V ďalšom období je potrebné pokračovať v budovaní „kostrovej“ siete cyklotrás prepájajúcej okresy Skalica, Senica, Hodonín a Břeclav s dôrazom na nadväznosť na medzinárodné trasy EuroVelo, Moravskú stezku a Moravskú cyklistickú cestu. Veľmi dôležitým faktorom je, či sa dokáže prepojiť česká a slovenská vetva Moravskej cyklotrasy. Vzniknúť by tak mohla veľmi dôležitá cezhraničná trasa, ktorá by ďalej našla prepojenie až na Devín a poľskú hranicu. Zároveň by vznikli zaujímavé prepojenia s trasami EuroVelo. Dôležité je preferovať vedenie trás mimo frekventovaných komunikácií a využívať hrádze, poľné a lesné cesty alebo samostatné cyklistické komunikácie. Výstavba samotných komunikácií je však finančne a časovo náročná a niektoré úseky je potrebné dočasne plánovať po existujúcich komunikáciách.

Súčasťou rozvoja musí byť aj postupná modernizácia existujúcich úsekov, zlepšovanie povrchov a odstraňovanie nebezpečných križovaní s automobilovou dopravou. Trasy by mali byť navrhované tak, aby boli bezpečné a komfortné pre všetky skupiny cyklistov vrátane rodín s deťmi, seniorov a používateľov elektrobicyklov. Dôležitým aspektom je napojenie cyklotrás na železničné stanice a verejnú dopravu, čo umožní rozvoj kombinovanej mobility ako jedného z predpokladov možností integrovanej dopravy.

Veľký dôraz je potrebné klásť na kvalitu povrchov jednotlivých trás, pretože práve kvalita infraštruktúry významne ovplyvňuje spokojnosť návštevníkov a ich rozhodovanie pri výbere destinácie. Dôležitá je pravidelná údržba trás, kosenie vegetácie, kontrola bezpečnosti mostov a lávok a riešenie kolíznych bodov s automobilovou dopravou. Pri plánovaní nových trás bude potrebné rešpektovať krajinný charakter územia a minimalizovať zásahy do prírodne cenných lokalít.

6.2.2 Nové cezhraničné prepojenia

Jedným z najvýznamnejších strategických opatrení je spoločná koordinácia pri presadzovaní nových cezhraničných prepojení. Kľúčovým projektom je realizácia lávky cez rieku Moravu pri Rohatci, ktorá umožní odklonenie cyklistov z frekventovanej komunikácie I/55 a výrazne zlepši bezpečnosť prepojenia Hodonín – Holíč.

Nové prepojenie zároveň vytvára predpoklady pre rozvoj cezhraničných okruhov a lepšie prepojenie turistických atrakcií na oboch stranách hranice. V ďalšom období bude potrebné pokračovať aj v príprave bezpečných priechodov cez rieku Moravu. Rozvoj cezhraničných väzieb prispeje k posilneniu spoločnej identity regiónu a k vytvoreniu komplexnej turistickej destinácie bez výrazných bariér, pri ktorej kľúčovú úlohu zohrávajú aj subjekty združujúce sa v zoskupení obecné prospešnej spoločnosti Baťův kanál.

Dôležitou úlohou je aj zlepšenie orientácie návštevníkov v priestore hraničných prechodov a vytváranie spoločných informačných bodov. Prihraničný región by mal byť prezentovaný ako jeden funkčný priestor, v ktorom návštevník prirodzene prechádza medzi Slovenskou republikou a Českou republikou bez výrazných rozdielov v kvalite infraštruktúry alebo orientačných systémov.

6.2.3 Dobudovanie cyklotrasy Senica – Šaštín-Stráže

Dôležitým opatrením je dobudovanie cyklotrasy Senica – Šaštín-Stráže a jej následné prepojenie s Moravskou cyklomagistrálou. Úsek Senica – Šaštín-Stráže by mal byť výhľadovo dobudovaný v priebehu 2 rokov a vytvorí bezpečný priestor na cyklopohyb v tomto území Záhoria. Trasa zároveň ponúkne nové možnosti pre každodennú mobilitu obyvateľov a podporí bezpečný pohyb cyklistov mimo veľmi frekventované cestného úseku.

Význam trasy spočíva aj v možnosti prepojiť významné pútnické a rekreačné lokality regiónu vrátane Baziliky Sedembolestnej Panny Márie v Šaštíne-Strážach, Kunovskej priehrady a ďalších turistických cieľov v okolí Senice. Takéto prepojenie môže vytvoriť základ nových tematických cykloturistických produktov a ich ďalšie

sieťovanie a tiež okruhovanie. Už aj dnes je v danom území viacero vyznačených cykloturistických trás, ktoré sa následne dajú kvalitnejšie sieťovať a dopĺňať.

6.2.4 Moravská trasa

Moravská trasa predstavuje jednu z hlavných osí cykloturistiky v prihraničnom území. Moravská trasa je marketingovo brandovaná na území ČR, avšak nie v celej dĺžke. Väčšou výzvou je, aby sa trasa najmä marketingovo spojila do uceleného produktu. V ďalšom období je potrebné pokračovať v dobudovaní chýbajúcich úsekov a zvyšovaní kvality existujúcej infraštruktúry. V súčasnosti je možné trasu marketingovo využívať a pracovať s ňou, v celej dĺžke je prejazdná a využiteľná cykloturistami.

Takto spoločne vytvorený produkt môže významne zvýšiť atraktivitu územia pre domácich aj zahraničných návštevníkov a najmä dotvoriť hlavnú kostrovú trasu celého prihraničného územia. Súčasťou rozvoja by mala byť jednotná vizuálna identita trasy, spoločné informačné materiály, digitálne mapy a koordinovaná propagácia na oboch stranách hranice.

6.2.5 Cezhraničné prepojenia

Cezhraničné a bezpečné prepojenia predstavujú kľúčový prvok rozvoja regiónu a je potrebné pokračovať v príprave nových bezpečných priechodov, ako i ďalších prepojení medzi turistickými cieľmi na oboch stranách hranice. Prepojenosť územia je jedným zo základných predpokladov rozvoja modernej cykloturistiky a zároveň podporuje každodenné využívanie bicykla obyvateľmi prihraničných oblastí. Potenciál územia je v tomto smere veľmi vhodný, prekážkou je rieka Morava, kde je možné výhľadovo plánovať najmä lávky či premostenia. Bez ich rozvoja je pohyb cyklistov v značnej miere obmedzený.

Rozvoj cezhraničných väzieb bude mať pozitívny dopad aj na miestnu ekonomiku, keďže podporí pohyb návštevníkov medzi jednotlivými lokalitami a zvýši dopyt po službách v menších obciach.

6.3 Doplnková infraštruktúra a služby pre cyklistov

6.3.1 Budovanie sprievodnej infraštruktúry

Významným opatrením pre ďalší rozvoj cykloturistiky je možnosť budovania kvalitnej sprievodnej a doplnkovej infraštruktúry s jednotnou vizuálnou identitou v rámci celého riešeného územia. Spoločná identita a dizajn manuál by mohol prepájať celý región. V tomto smere je dôležitá lokálna kooperácia, aby najmä menšie obce v danej oblasti spoločne spolupracovali. Analytická časť dokumentu poukázala na výrazné rozdiely medzi slovenskou a českou stranou, pričom najväčšie rozdiely sa prejavujú v koordinácii jednotlivých prvkov mobiliáru, kvalite odpočívadiel, dostupnosti servisných miest a v jednotnosti informačných systémov. Veľkou výzvou je takisto údržba a servis prvkov celej siete.

Na slovenskej strane sú prvky doplnkovej infraštruktúry často realizované individuálne jednotlivými subjektami, a to aj projektami bez spoločného vizuálneho konceptu. Výsledkom je rozdielna kvalita mobiliáru, nejednotný dizajn a komplikovanejšia orientácia návštevníkov v území. Riešením by mohlo byť vytvorenie spoločného manuálu definujúceho vzhľad odpočívadiel, prístreškov, cyklostojanov, servisných miest, nabíjajúcich staníc, informačných tabúl a ďalších prvkov infraštruktúry, ktoré by sa mohli budovať aj vzhľadom na pohyb cyklistov, dáta a možnosti ich servisovania. Jednotný dizajn ponúka možnosť vytvorenia silnejšej identity regiónu a zároveň prispeje k profesionálnejšiemu vnímaniu územia zo strany návštevníkov.

Dôležitou súčasťou rozvoja infraštruktúry je budovanie kvalitných odpočívadiel v optimálnych vzdialenostiach pozdĺž hlavných trás. Takto vybudované miesta by mali poskytovať základné zázemie vo forme prístrešku, lavičiek, stojanov na bicykle, odpadkových košov a možnosti doplnenia pitnej vody. V exponovaných lokalitách by bolo vhodné doplniť aj prvky tienenia, keďže klimatické zmeny a rastúce letné teploty môžu negatívne ovplyvňovať komfort návštevníkov.

Sprievodná infraštruktúra by mala v sebe zahŕňať aj bezpečné úschovne bicyklov pri turistických atrakciách, železničných staniach, autobusových termináloch a významných prestupných bodoch. Vzhľadom na rastúcu

popularitu elektrobicyklov je potrebné rozširovať aj sieť nabíjajúcich staníc a zabezpečiť ich optimálne rozmiestnenie v rámci územia. Nabíjacie body by mali byť umiestňované najmä v centrách obcí, pri turistických zariadeniach a na významných cykloturistických uzloch.

Dôležitou témou je digitalizácia služieb a prepájanie fyzickej infraštruktúry s online prostredím. Moderné informačné tabule a odpočívadlá môžu obsahovať QR kódy prepájajúce návštevníkov s digitálnymi mapami, aktuálnymi informáciami o trase, počasi, možnostiach občerstvenia alebo kultúrnych podujatiach v okolí. Uvedené riešenia prispievajú k zvýšeniu komfortu návštevníkov a zároveň umožňujú jednoduchšiu aktualizáciu informácií bez potreby výmeny fyzických prvkov v teréne.

6.3.2 Rozvoj služieb pre cyklistov

Rozvoj cykloturistiky je úzko spojený s kvalitou služieb poskytovaných návštevníkom. V súčasnosti sa v území nachádza viacero zariadení prispôbených potrebám cyklistov, ich kvalita a dostupnosť sú však nerovnomerné, čo vytvára potrebu podpory certifikácie „Vitajte cyklisti“ a „Cyklisté vítani“, ktorá umožňuje návštevníkom jednoduchšie identifikovať zariadenia vhodné pre cykloturistov.

Dôležitou úlohou je motivácia subjektov prevádzkujúcich ubytovacie zariadenia, penzióny, hotely, reštaurácie a ďalšie prevádzky k rozširovaniu služieb pre cyklistov. Medzi základné požiadavky by mala patriť možnosť bezpečného uskladnenia bicyklov, dostupnosť základného servisného náradia, priestor na umývanie bicyklov, možnosť nabíjania elektrobicyklov a poskytovanie aktuálnych informácií o cyklotrasách v okolí. Služba by mala byť komplexná, tak aby cyklista nemusel riešiť požiadavky individuálne a dostal maximálny zážitok.

Významným faktorom spokojnosti návštevníkov je kvalita gastronomických služieb a regionálnej ponuky. Cykloturistika má výrazný potenciál podporovať miestnu ekonomiku, najmä v menších obciach a vidieckych oblastiach. Vhodné je zmysluplné prepájanie cykloturistiky s miestnymi producentmi, vinárstvami, farmami a regionálnymi prevádzkami. Partnerstvá môžu zabezpečiť vytvorenie autentických produktov cestovného ruchu založených na miestnej gastronómii a kultúrnej identite.

Nie menej dôležitá je aj podpora menších podnikateľov a lokálnych prevádzok nachádzajúcich sa mimo hlavných turistických centier. Práve cykloturistika môže byť významným nástrojom podpory ekonomického rozvoja vidieka v prihraničí, keďže cyklisti prirodzene navštevujú aj menšie obce a využívajú lokálne služby. Vytváranie kvalitných služieb v menej navštevovaných oblastiach zároveň prispieva k rozptýleniu návštevníkov v rámci regiónu.

6.4 Rozvoj turistických produktov a tematických trás

6.4.1 Rozptýlenie návštevníkov mimo preťažených lokalít

Z pohľadu dlhodobej udržateľnosti cestovného ruchu je vhodné podporovať rozptýlenia návštevníkov mimo najviac zaťažených lokalít, akými sú Lednicko-valtický areál a Baťov kanál. Vysoká koncentrácia návštevníkov v týchto územiach vytvára tlak na infraštruktúru, dopravné zaťaženie aj životné prostredie. Riešením je systematické vytipovanie ďalších atraktívnych lokalít vhodných pre rozvoj cykloturistiky.

Potenciál majú najmä územia Bielych Karpát, Zlatníckej doliny, Kopčian, Senice, vinohradníckych oblastí Záhoria a menej navštevované časti Pomoravia, ktoré disponujú kvalitnými prírodnými hodnotami, kultúrnym dedičstvom a vhodnými podmienkami pre rozvoj pokojnej rekreačnej cykloturistiky. Zároveň však chýbajú služby a možnosti pre cykloturistov. Rozvoj nových turistických produktov môže významne podporiť ekonomický rozvoj menších obcí a rozšíriť turistickú sezónu aj mimo hlavných centier, čo si však vyžaduje zapojenie samospráv a podnikateľov.

Vytváranie tematických okruhov, či trás prepájajúcich prírodné lokality, historické pamiatky, vinárstva, rozhladne a regionálne produkty môžu návštevníkom ponúknuť autentický zážitok a zároveň ich motivovať objavovať menej známe časti regiónu. Rozptýlenie návštevnosti prispeje k ochrane najviac zaťažených lokalít a k udržateľnejšiemu rozvoju cestovného ruchu.

6.4.2 Zjednotenie odporúčaných cyklistických okruhov

V súčasnosti sú mnohé odporúčané okruhy prezentované len prostredníctvom webových stránok alebo mapových podkladov bez jednotného systému značenia, keďže ponuky odporúčaných cyklistických okruhov a ich systematické vyznačenie v teréne nie sú zjednotené. Návštevníci sa často stretávajú s komplikovanou orientáciou alebo nejednotnou kvalitou informácií. Výzvou je aj spoločné cezhraničné značenie, nakoľko z každej strany hranice je iný systém značenia.

K riešeniu značenia by napomohlo vytvorenie spoločného katalógu odporúčaných trás pre rôzne cieľové skupiny, vrátane rodín s deťmi, športových cyklistov, seniorov a používateľov elektrobicyklov, ale tiež jednotná propagácia prostredníctvom máp, mobilných aplikácií a informačných materiálov. A značenie v teréne. Každá trasa môže byť špecifikovaná informáciami o dĺžke, prevýšení, kvalite povrchu, náročnosti a dostupných službách.

Významnú úlohu zohráva aj vytváranie tematických trás zameraných na konkrétne záujmy návštevníkov, napríklad vinohradnícke okruhy, historické trasy, prírodovedné okruhy alebo trasy prepájajúce technické pamiatky. Tematické a produktové trasy môžu výrazne zvýšiť atraktivitu regiónu a rozšíriť ponuku cestovného ruchu.

6.4.3 Rozvoj cezhraničných turistických produktov

Významný potenciál má rozvoj spoločných cezhraničných turistických produktov a balíčkov služieb prepájajúcich slovenskú a českú časť regiónu. Vhodné je plánovať a vytvárať viacdenné pobytové produkty kombinujúce cykloturistiku, vinárstvo, gastronómiu, kultúrne pamiatky a vodnú turistiku. Samotný región nevie udržať cyklistu len na samotnú cykloturistiku, je preto potrebné zapojiť aj ďalšie turistické aktivity. Takéto produkty môžu výrazne predĺžiť dĺžku pobytu návštevníkov a podporiť lokálnu ekonomiku. Cieľom by malo byť udržanie návštevníka minimálne na 2 – 3 dni pobytu v regióne.

Dôležitou súčasťou je spolupráca s podnikateľským sektorom, vinármi, poskytovateľmi ubytovania a organizáciami cestovného ruchu. Prístup musí byť aktívny, a preto by mala fungovať aj spolupráca s cykloorganizáciami. Vytváranie spoločných balíčkov služieb môže návštevníkom výrazne zjednodušiť plánovanie pobytu a zároveň zvýšiť atraktivitu regiónu voči konkurenčným destináciám, ale ku každému cykloturistovi treba pristupovať proaktívne. Súčasťou ponuky môžu byť tematické víkendové pobyty, organizované cyklovýlety, degustácie vín na Moravských vinařských stezkách, návštevy historických pamiatok alebo kombinácia cykloturistiky s plavbou po Baťovom kanáli.

Potenciál majú aj produkty zamerané na rodiny s deťmi, ktoré môžu kombinovať nenáročné trasy s návštevou atrakcií, prírodných lokalít alebo zážitkových centier. Rastúci segment používateľov elektrobicyklov vytvára priestor pre ďalší rozvoj viacdenných trás s vyššou kilometrovou náročnosťou a kvalitným zázemím pre nabíjanie bicyklov a oddych návštevníkov. Elektrobicykle a s nimi segment nových návštevníkov prináša nový impulz do celej oblasti.

6.4.4 Baťov kanál

Baťov kanál patrí medzi najvýznamnejšie turistické atrakcie územia a zároveň predstavuje unikátne prepojenie vodnej a cyklistickej turistiky, prípadne kombináciu viacerých aspektov turizmu v oblasti. Potenciál územia spočíva v ďalšom prepájaní vodnej a cyklistickej dopravy, rozvoji prístavov, požičovní bicyklov a tematických produktov kombinujúcich plavbu a cykloturistiku.

V ďalšom období by bolo vhodné rozširovať ponuku služieb v okolí Baťovho kanála, budovať kvalitné napojenia cyklotrás na prístavy a vytvárať nové oddychové a rekreačné zóny. Významným potenciálom je aj prepájanie Baťovho kanála s vinohradníckymi trasami a regionálnymi gastronomickými produktmi. Aj vzhľadom na trasy EuroVelo v území dáva Baťov kanál veľký zmysel a tento produkt môže byť pre zahraničných návštevníkov veľkým lákadlom a pridanou hodnotou zostáva aj možný prínos z podpory výstupov už zmienenej realizácie lávky Rohatec – Skalica. Takto vytvorený komplexný turistický produkt môže výrazne zvýšiť atraktivitu celého prihraničného územia.

Nezanedbateľnou témou je aj zvyšovanie kapacity služieb počas hlavnej turistickej sezóny a koordinácia propagácie medzi jednotlivými subjektmi pôsobiacimi v území.

6.4.5 Pamiatky a ich zapojenie do cykloturistiky

Kultúrne pamiatky regiónu predstavujú významný potenciál pre rozvoj tematických cyklotrás, prepojenie lokalít ako Mikulčice, Kopčany, Holíčsky zámok, Skalica či Lednicko-valtický areál prostredníctvom kvalitného značenia a informačných materiálov. Návštevník by nemal mať pocit cezhraničného obmedzenia, ale práve naopak, nakoľko celý región spája historická minulosť a kultúrne dedičstvo, ktoré môže byť práve významným motivačným faktorom návštevníkov a zároveň pomáha vytvárať jedinečnú identitu regiónu.

Zmysel dáva vytvárať tematické okruhy zamerané na veľkomoravské dedičstvo, sakrálné pamiatky, technické pamiatky alebo vinohradnícku históriu regiónu. Súčasťou rozvoja by mala byť aj modernizácia informačných systémov a vytváranie digitálnych podkladov, ktoré návštevníkom umožnia jednoduchší prístup k informáciám o jednotlivých lokalitách.

Významným potenciálom je aj organizovanie tematických podujatí, historických festivalov alebo komunitných akcií prepájajúcich kultúrne dedičstvo s cykloturistikou. Takéto aktivity môžu podporiť návštevnosť regiónu aj mimo hlavnej turistickej sezóny.

6.4.6 Vinárstvo a gastronómia – Moravské vinařské stezky a Slovenské vinárske cesty

Veľmi významný potenciál cezhraničného regiónu predstavuje vinárstvo a gastronómia. Potrebne je intenzívnejšie prepájanie cykloturistiky s miestnymi vinármi, producentmi regionálnych produktov a podnikateľským sektorom. Partnerstvá môžu vytvoriť kvalitné produkty cestovného ruchu a podporiť ekonomický rozvoj vidieka v prihraničí.

Vinohradnícka krajina južnej Moravy a Záhoria patrí medzi najvýznamnejšie identifikačné prvky regiónu, vďaka čomu kombinácia cykloturistiky, vinárstva a regionálnej gastronómie predstavuje jednu z najväčších konkurenčných výhod územia.

Podpora lokálnych producentov a prepájanie regionálnych produktov s turistickou ponukou predstavuje zaujímavú výzvu, návštevníci čoraz viac vyhľadávajú autentické zážitky spojené s miestnou kultúrou a gastronómiou, čo vytvára priestor pre rozvoj menších rodinných prevádzok a lokálnych značiek.

Prepojenie cykloturistiky s lokálnym vinárstvom a gastronómiou je možné uskutočniť prostredníctvom rozšírenia turistického produktu Moravských vinařských stezek ďalej na Slovensko po vzore Skalickej vinárskej cesty, pričom by bolo vhodné dosiahnuť dohodu na použitie spoločného loga, brandu a propagácie. Vznikol by spoločný cezhraničný turistický produkt vzájomne prepojených cyklotrás Moravských vinařských stezek a Slovenských vinárskych ciest, ktorý má potenciál osloviť milovníkov cykloturistiky aj vinárskej turistiky z iných krajín. Záujmové územie má potenciál aj v pivovarníctve, existuje mnoho malých miestnych pivovarov.

6.5 Marketing, propagácia a zber dát

6.5.1 Systematický zber dát

Pre efektívne riadenie rozvoja cykloturistiky je nevyhnutný systematický zber a vyhodnocovanie dát o návštevnosti a pohybe cyklistov. Vhodným nástrojom by bolo rozšírenie siete automatických cyklosčítačov a vytvorenie spoločnej databázy údajov TTSK a JMK. Získané údaje môžu slúžiť na plánovanie investícií, identifikáciu najvyťaženejších úsekov a efektívnejšie smerovanie marketingových aktivít.

Pravidelné vyhodnocovanie spokojnosti návštevníkov a získavanie spätnej väzby prostredníctvom online dotazníkov, mobilných aplikácií alebo turistických portálov umožňuje lepšie pochopiť potreby jednotlivých cieľových skupín a efektívnejšie nastavovať ďalší rozvoj infraštruktúry a služieb.

6.5.2 Marketingové a komunikačné aktivity

Marketingové a komunikačné aktivity sa zameriavajú na jednotlivé cieľové skupiny návštevníkov. Rodiny s deťmi vyžadujú bezpečné a nenáročné trasy, športoví cyklisti preferujú kvalitné povrchy a dlhšie okruhy, rastúci segment používateľov elektrobicyklov potrebuje kvalitné zázemie a nabíjacie body.

Digitálny marketing, sociálne siete a tvorba moderného vizuálneho obsahu sú jedným z vhodných nástrojov aktivít, kedy návštevníci aktívne vyhľadávajú autentické zážitky prezentované prostredníctvom fotografií, videí a odporúčaní influencerov alebo športových komunit. Z uvedeného dôvodu by región mal systematicky pracovať s profesionálnou prezentáciou svojich atrakcií a turistických produktov.

Marketingové aktivity by mali prezentovať územie ako jeden funkčný celok prepájajúci prírodu, kultúru, vinárstvo a aktívny cestovný ruch a vytváranie spoločnej identity a propagácia na domácom aj zahraničnom trhu by mali byť dôležitým atribútom vytvárania spoločnej identity prihraničného regiónu a koordinácie propagácie na domácom aj zahraničnom trhu.

Propagáciu regiónu je vhodné realizovať v spolupráci s krajskými a lokálnymi organizáciami destinačného manažmentu, organizáciou Partnerství, o.p.s., Slovenským cykloklubom, Klubom slovenských turistov a ďalšími organizáciami, ktoré v oblasti propagácie cykloturistiky v regióne pôsobia. Propagáciu je potrebné rozšíriť taktiež na služby priateľské k cyklistom „Vitajte cyklisti“ a „Cyklisté vítáni“.

6.5.3 Propagácia značky Moravské Toskánsko

Vyššia miera propagácie značky Moravské Toskánsko môže významne prispieť k rozvoju cykloturistiky v juhozápadnej časti regiónu. Územie disponuje kvalitným krajinárskym potenciálom, vinohradníckymi tradíciami a atraktívnymi výhľadovými miestami. Práve estetická hodnota krajiny predstavuje významný faktor atraktivity pre rekreačných cyklistov a fotograficky orientovaných návštevníkov.

Vhodné by bolo vytvárať tematické okruhy prepájajúce regionálne produkty, vinárstva a gastronomické prevádzky. Súčasťou propagácie by mali byť kvalitné fotografie, videá a digitálne mapy prezentujúce krajinu počas rôznych ročných období.

6.5.4 Propagácia terénnej a gravel cyklistiky

Významným nástrojom propagácie terénnej a gravel cyklistiky môžu byť podpora podujatí v území, ako napríklad podujatie Gravel Sudomír v Sudoměřiciach atď. Vhodná propagácia podujatí má potenciál prilákať návštevníkov z širšieho regiónu a posilniť vnímanie územia ako atraktívnej destinácie pre moderné formy cyklistiky.

Športové a komunitné podujatia majú významný marketingový potenciál a zároveň pomáhajú budovať komunitu cyklistov v regióne. Z hľadiska návštevníka dáva zmysel ich prepojenosť, jednotný poplatok či využitie rôznych spoločných benefitov. Podstatné je podporovať aj ďalšie menšie podujatia a komunitné aktivity zamerané na propagáciu cykloturistiky.

6.5.5 Propagácia EuroVelo

V medzinárodnom kontexte je podpora zviditeľnenia a propagácie medzinárodnej cyklotrasy EuroVelo 4, EuroVelo 9 a EuroVelo 13 prechádzajúcej slovensko-českým prihraničím kľúčovou úlohou. Územie je unikátne tým, že sa na malom území nachádza viacero EuroVelo trás a ich aktívne využitie sa priam ponúka. Vhodné by bolo vytvorenie medzinárodného partnerstva zameraného na spoločnú propagáciu, koordináciu infraštruktúry a výmenu skúseností medzi partnermi. Na Slovensku je národným koordinátorom Slovenský cykloklub a v Čechách Nadace Partnersví. Vytvorenie spoločného a užšieho prepojenia v území dáva zmysel na využitie daného potenciálu.

EuroVelo predstavuje významný medzinárodný produkt s potenciálom osloviť zahraničných návštevníkov z celej Európy. Aj vzhľadom na ďalšie dostupné cyklo produkty, ktoré môžu v symbióze vytvoriť zaujímavé možnosti na ďalší rozvoj. Kľúčové je zabezpečiť kvalitné značenie, informačné materiály v cudzích jazykoch a prepojenia v celom regióne, ideálne aj so zabezpečením spoločného brandingu či značenia.

EuroVelo trasy predstavujú významný medzinárodný produkt cestovného ruchu a zároveň dôležitý marketingový nástroj regiónu. Výzvou je dobudovanie a vyznačenie chýbajúcich úsekov, najmä na českej strane, kde chýba celý koridor EuroVela 4 smerom na Brno. Zároveň by bolo vhodné pokračovať v rokovaniach o vedení odbočujúcej vetvy trasy EuroVelo 4 do okresu Skalica a jej následné vyznačenie v teréne. Významnou témou je spolupráca s Európskou cyklistickou federáciou a zapájanie regiónu do medzinárodných projektov a kampaní propagujúcich cykloturistiku.

6.6 Rozvoj terénnej a horskej cyklistiky

6.6.1 Región Modré hory

Región Modré hory predstavuje významný potenciál pre rozvoj modernej terénnej cyklistiky, rekreačnej cykloturistiky a športovo orientovaných cyklistických produktov v rámci širšieho územia Juhomoravského kraja a prihraničného regiónu. Charakter územia, tvorený zvlnenou vinohradníckou krajinou, lesnými úsekmi, poľnými cestami a menšími kopcovitými lokalitami, vytvára veľmi vhodné podmienky nielen pre gravel cyklistiku, ale aj pre budovanie singletrackových trás, trailových centier a menších bikeparkov regionálneho významu.

Rozvoj terénnej cyklistiky predstavuje v súčasnosti jeden z najdynamickejších rastúcich segmentov cykloturistiky. Rastie záujem o horskú cyklistiku, technické traily, flow traily, pumptracky, skill centrá a ďalšie formy aktívneho trávenia voľného času spojené s bicyklom. Región Modré hory disponuje vhodnými prírodnými podmienkami pre vytváranie lokalít, ktoré by prepájali klasické cykloturistické trasy s modernou trailovou infraštruktúrou.

Potenciál územia spočíva najmä vo vytváraní ucelených lokalít popretkávaných rôznymi typmi trás a služieb pre cyklistov. V praxi môže ísť o kombináciu:

- značených cykloturistických trás,
- gravel okruhov,
- rekreačných singletrackov,
- technicky náročnejších MTB trailov,
- flow trailov,
- pumptrackov,
- skill centier pre výuku techniky jazdy,
- oddychových zón,
- servisných miest,
- požičovní bicyklov a e-bikov,
- nabíjaciach staníc,
- občerstvenia a zázemia pre návštevníkov.

Budované územia môžu fungovať ako lokálne bikeparky alebo trailové centrá menšieho a stredného rozsahu, ktoré sú atraktívne pre široké spektrum návštevníkov, a to od rodín s deťmi až po športovo orientovaných cyklistov. Výhodou regiónu Modré hory je možnosť prepájať športové aktivity s vinohradníckym a gastronomickým turizmom, čo výrazne zvyšuje atraktivitu územia a predlžuje čas pobytu návštevníkov v regióne.

Výhodou je aj existencia množstva poľných, vinohradníckych a lesných komunikácií, ktoré možno citlivo doplniť o nové trailové úseky bez potreby rozsiahlych stavebných zásahov. Rozvoj singletrackov môže prebiehať postupne a etapovito, pričom prioritou by malo byť vytváranie logicky prepojenej siete trás rôznej náročnosti. Veľký význam má najmä vytváranie okruhov vhodných pre rekreačných návštevníkov a e-bike segment, ktorý v posledných rokoch výrazne rastie.

Pri budovaní trailových lokalít je potrebné klásť dôraz na:

- bezpečnosť cyklistov,
- kvalitné značenie a navigáciu,
- rešpektovanie vlastníckych vzťahov,
- ochranu prírody a krajinného charakteru územia,
- minimalizáciu konfliktov s pešími turistami a obhospodarovaním krajiny,

- dlhodobú údržbu trás,
- profesionálny manažment územia.

Významnou súčasťou rozvoja je organizovanie športových a komunitných podujatí zameraných na horskú a gravel cyklistiku. Gravel preteky, MTB maratóny, komunitné jazdy, festivaly cyklistiky alebo rodinné podujatia dokážu výrazne podporiť propagáciu regiónu a zároveň prinášajú ekonomický prínos pre miestnych podnikateľov a služby cestovného ruchu.

Rozvoj singletrackov a menších bikeparkových lokalít môže zároveň pomôcť rozptýliť návštevnosť do menej exponovaných častí územia a znížiť tlak na najnavštevovanejšie turistické lokality. Dobre navrhnuté trailové centrá môžu fungovať ako celoročné športovo-rekreačné zázemie pre domácich obyvateľov aj turistov a zároveň vytvárať nové možnosti aktívneho cestovného ruchu.

Región Modré hory má potenciál stať sa významnou destináciou modernej terénnej cyklistiky, ktorá bude prepájať šport, rekreáciu, vinohradnícku krajinu, lokálnu gastronómiu a kvalitné služby pre cyklistov. V kombinácii s existujúcou sieťou cyklotrás a cezhraničným charakterom územia môže vzniknúť atraktívny a konkurencieschopný produkt aktívneho cestovného ruchu s nadregionálnym významom.

6.6.2 Využitie bývalých železničných telies

V riešenom území existuje potenciál využitia bývalých železničných telies, ako napríklad Mutěnka a Ždánka, pre budovanie bezpečných cyklotrás. Koridory umožňujú vedenie trás mimo automobilovej dopravy a sú vhodné najmä pre rodinnú cykloturistiku a vytváranie základných kostrových sietí v území. Ich výhodou sú priaznivé sklony, bezpečnosť a možnosť vytvárania dlhších rekreačných okruhov, ako i ich potenciál napojenia na ďalšie miestne trasy.

6.6.3 Rozvoj horskej cyklistiky

Územie Bielych Karpát v severovýchodnej časti okresu Skalica predstavuje významný potenciál pre rozvoj horskej a terénnej cyklistiky v prihraničnom slovensko-českom priestore. Na rozdiel od prevažne rovinatého charakteru Záhoria a nivy rieky Moravy ponúka táto časť územia členitejší reliéf, lesné prostredie, prírodne atraktívne lokality a existujúcu sieť lesných a poľných ciest vhodných pre budovanie trás určených pre horské bicykle, gravel cyklistiku a rekreačné singletracky. Potenciál územia spočíva najmä v možnosti vytvoriť moderný cezhraničný produkt aktívneho cestovného ruchu prepájajúci slovenskú a českú stranu Bielych Karpát.

Rozvoj horskej cyklistiky v území by mal byť založený na princípe budovania ucelenej siete trás rôznej náročnosti, ktoré sú vhodné pre široké spektrum návštevníkov – od rekreačných cyklistov a rodín s deťmi až po športovo a technicky orientovaných jazdcov. Značný potenciál majú najmä lokality v okolí Skalice, Zlatníckej doliny, Chvojnice, Mokrého Hája, Radošoviec a smerom k českej hranici na Sudoměřice, Radějov až po Strážnicu.

Významnou inšpiráciou pre ďalší rozvoj môže byť český produkt Trail of Life, ktorý prepája terénnu cyklistiku, prírodné prostredie, tematické trasy a moderné trailové prvky do jedného funkčného turistického produktu. Podobný princíp je možné aplikovať aj v území Bielych Karpát pri Skalici, kde by mohlo vzniknúť cezhraničné trailové územie prepájajúce existujúce cykloturistické trasy s novovybudovanými singletrackmi, flow trailmi a rekreačnými MTB okruhmi.

Rozvoj by sa mal orientovať najmä na:

- budovanie prírodných singletrackov rôznej obtiažnosti,
- vytváranie rekreačných a rodinných trailov,
- budovanie flow trailov s minimálnymi zásahmi do krajiny,
- prepájanie trailov s existujúcimi cykloturistickými trasami,
- vytváranie cezhraničných MTB a gravel okruhov,
- budovanie zázemia pre cyklistov v podobe odpočívadiel, servisných miest a informačných bodov,
- vytváranie nástupných lokalít pri obciach a rekreačných centrách,
- vytváranie zázemia pri nástupných miestach ako sprchy, šatne či úschovne,
- požičovne bicyklov,

- rozvoj digitálnych máp, navigácie a GPS trás,
- organizovanie športových a komunitných podujatí.

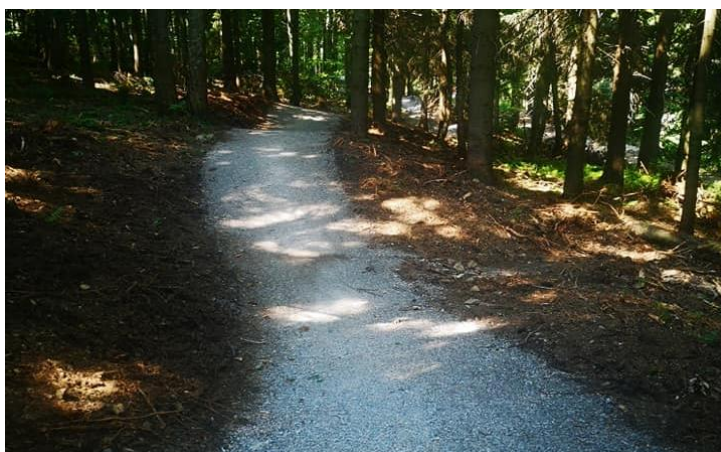
V rámci rozvojových aktivít by mali byť vytvorené lokálne bikeparkové zóny alebo trail centrá menšieho rozsahu, ktoré by boli prirodzene začlenené do krajiny a rešpektovali charakter územia CHKO Biele Karpaty. Lokality môžu kombinovať singletracky (Obrázok 10), skill centrá, pumptracky, oddychové zóny, požičovne bicyklov a e-bikov, servisné body či menšie občerstvenie.

Cezhraničný charakter územia predstavuje jednu z najväčších rozvojových príležitostí. Prepojenie trás medzi slovenskou a českou stranou môže vytvoriť atraktívny systém okruhov využívajúcich rozdielny charakter krajiny na oboch stranách hranice. Spoločný produkt by mohol fungovať ako jeden cezhraničný MTB región bez výrazného vnímania štátnej hranice návštevníkmi.

Veľký potenciál majú aj menej náročné terénne okruhy určené pre e-biky a gravel bicykle. Rozmach elektrobicyklov umožňuje zapojiť do horskej cyklistiky širšiu skupinu návštevníkov vrátane menej fyzicky zdatných cyklistov či seniorov.

Pri budovaní horskej cyklistickej infraštruktúry je potrebné klásť dôraz predovšetkým na ochranu prírody, citlivé vedenie trás a minimalizáciu negatívnych zásahov do krajiny. Projektovanie budovania singletrackov musia robiť odborníci tak, aby trasy boli čo najlepšie natrasované v teréne, boli dodržané sklony, šírky, bezpečnosť či odvodnenie. Trasy by zároveň mali byť navrhované tak, aby rešpektovali existujúce biotopy, lesné hospodárstvo a už existujúcu turistickú infraštruktúru.

Rozvoj horskej cyklistiky v Bielych Karpatoch pri Skalici môže v budúcnosti vytvoriť významný cezhraničný turistický produkt regionálneho až nadregionálneho významu. V kombinácii s existujúcimi tematickými trasami, vinohradníctvom, kultúrnym dedičstvom a prírodnými hodnotami územia vzniká potenciál pre vytvorenie modernej destinácie aktívneho cestovného ruchu, ktorá bude atraktívna počas väčšiny roka a prispeje k rozvoju miestnej ekonomiky aj cezhraničnej spolupráce.



Obrázok 10: Ukážka vybudovaného singletracku v lesnom prostredí

6.7 Údržba a obnova cykloturistického značenia

Podmienkou kvality cykloturistiky je pravidelná a optimálna údržba a obnova cykloturistického značenia. Na slovenskej strane je potrebné vytvoriť stabilný systém financovania obnovy značenia v súlade so STN 01 8028 a zabezpečiť koordináciu medzi jednotlivými správcami trás.

V cezhraničnom priestore riešeného územia je potrebné zabezpečiť stabilitu a kontinuitu v obnove značenia. Takisto aj jeho modernizáciu, budovanie a zlepšovanie infraštruktúry značenia. Know-how v tejto oblasti môže poskytnúť Partnerství, o.p.s.

Značenie musí byť pravidelne kontrolované, obnovované a dopĺňané tak, aby návštevníkom poskytovalo jasnú a bezpečnú orientáciu v cezhraničnom území. Významnú úlohu bude zohrávať aj digitalizácia informačných systémov a prepájanie fyzického značenia s online či fyzickými mapovými podkladmi.

6.8 Vzdelávacie aktivity

Súčasťou rozvoja cykloturistiky by mali byť aj pravidelné vzdelávacie aktivity. Navrhuje sa pokračovanie realizácie sezónnej Školy cyklodopravy organizovanej TTSK, ktorá prispieva k zvyšovaniu povedomia o bezpečnosti, udržateľnej mobilite a plánovaní cyklistickej infraštruktúry, ako i školení cykloturistických značkárov.

Vzdelávacie aktivity by mali byť zamerané nielen na odbornú verejnosť, ale aj na školy, samosprávy a širokú verejnosť. Podpora bezpečného správania v cestnej premávke, ochrana prírody a propagácia bicykla ako ekologického dopravného prostriedku a formy aktívneho trávenia voľného času sú tiež predpokladanou súčasťou vzdelávacích aktivít.

7 Záver

Prihraničné územie TTSK a JMK predstavuje z pohľadu cykloturistiky mimoriadne atraktívny a rozvojovo perspektívny región. Kombinácia rieky Moravy, vinohradníckej krajiny, kultúrno-historického dedičstva, Baťovho kanála, Bielych Karpát a hustej siete existujúcich cyklotrás vytvára silný predpoklad pre budovanie konkurencieschopného cezhraničného produktu aktívneho cestovného ruchu. Podstatnou výhodou územia je jeho prirodzená cezhraničná previazanosť, ktorú návštevníci často nevnímajú ako bariéru, ale ako súčasť jedného spoločného turistického priestoru.

Analýza územia potvrdila, že česká strana disponuje rozvinutejšou infraštruktúrou, systematickejším manažmentom cykloturistiky, kvalitnejšou koordináciou a silnejšou marketingovou prezentáciou. Slovenská strana má naopak výrazný potenciál v oblasti prírodných a kultúrnych hodnôt, ktoré však nie sú zatiaľ dostatočne zapojené do komplexných turistických produktov. Práve cezhraničná spolupráca, koordinované plánovanie a zdieľanie dobrej praxe predstavujú jeden z najdôležitejších predpokladov ďalšieho rozvoja.

Dokument poukazuje na potrebu systematického budovania základnej siete cyklotrás, bezpečných cezhraničných prepojení a doplnkovej infraštruktúry pre cyklistov. V tomto kontexte bol jasne definovaný aj problém chýbajúceho cezhraničného prepojenia v podobe budúcej lávky Rohatec – Skalica. Vzhľadom na to, že ide o nadregionálny zámer s komplikovaným multizdrojovým financovaním, je žiadúce, aby všetky zainteresované subjekty v nasledujúcom období spoločne hľadali konštruktívne riešenia a možnosti ako v tejto záležitosti koncepčne pokročiť. Významnou témou je zlepšovanie služieb, jednotného informačného systému, digitálnej prezentácie územia a marketingovej komunikácie. Dôležitým aspektom je zároveň pravidelná údržba značenia, koordinácia investícií a vytváranie kvalitných dátových podkladov pre ďalšie plánovanie.

Cezhraničný potenciál bol identifikovaný aj v oblasti tematických turistických produktov, najmä v prepájaní cykloturistiky s vinohradníctvom, gastronómiou, kultúrnym dedičstvom (Moravské vinařské stezky, Slovenské vinárske cesty), pútnickým turizmom či vodnou turistikou v okolí Baťovho kanála. Jednou z najperspektívnejších oblastí rozvoja je oblasť terénnej cyklistiky, ako i singletrackov, gravel trás a menších trailových centier v oblasti Bielych Karpát a regiónu Modré hory, vrátane cezhraničných MTB okruhov inšpirovaných modernými produktmi typu Trail of Life.

Potvrdzujúcim zistením je aj rastúci význam nových trendov v cykloturistike, ktoré treba využiť. Ide predovšetkým o rozmach elektrobicyklov, gravel cyklistiky, bikepackingu a zážitkovo orientovaného cestovného ruchu, ale aj vracajúci sa trend diaľkovej cyklistiky. I v tomto aspekte má región veľký potenciál s ohľadom na trasy EuroVelo či Moravskú cyklotrasu so zámerom ich ďalšieho rozvoja pri hľadaní inštitucionálnych riešení. Aktuálne trendy vytvárajú nové príležitosti pre rozvoj vidieckych oblastí, podporu lokálnej ekonomiky a vznik nových služieb cestovného ruchu.

Budúci rozvoj cykloturistiky v prihraničnom území TTSK a JMK by mal byť založený na dlhodobej cezhraničnej spolupráci partnerov, koordinovanom spoločnom cezhraničnom plánovaní a postupnom vytváraní kvalitného cezhraničného produktu, ktorý už dnes má potenciál prepájať šport, rekreáciu, kultúru, prírodu a lokálne tradície.

Bezplatná publikácia.

Výhradnú zodpovednosť za obsah tejto publikácie nesú jej autori a nedá sa stotožniť s oficiálnym stanoviskom Európskej únie.

Publikácia „Potenciál prihraničného územia TTSK a JMK z pohľadu cykloturizmu“ bola vytvorená v rámci projektu „Rozvoj spolupráce v oblasti cyklistiky na území TTSK a JMK“.
Fond malých projektov Programu spolupráce Interreg SK-CZ.

Interreg

Slovensko – Česko



Spolufinancovaný
Európskou úniou

FOND MALÝCH
PROJEKTOV

ER BBK
EUROREGIÓN BÍLÉ - BIELE KARPATY