



**Klub českých turistů**

Rada značení

**Učební texty pro značkáře**

díl

**M**

**VÝVOJ TURISTICKÉHO ZNAČENÍ  
u nás a značení  
turistických tras  
ve většině evropských zemí**

2012



Tyto učební texty jsou určeny členům KČT pracujícím ve značkářských složkách. Ve smyslu jednotného řízení značení turistických tras spravovaných KČT jsou závaznou směrnicí pro tuto činnost.

Uzávěrka tohoto dílu : 02/2013

Soubor těchto jednotlivě vydávaných dílů učebních textů nahrazuje dosavadní učební texty pro značkáře III. tř. "Značení turistických cest" z r. 1985 a učební texty pro značkáře I. a II. tř. "Značení turistických tras" z r. 1989 včetně dosud nepublikovaných aktualizovaných kapitol učebních textů "Značení turistických cest", 1. díl, Všeobecná část z r. 1979.

Aktualizovanou reedici těchto textů zpracovali ing. Milan Pernica, CSc. a ing. Pavel Rychtecký.

K tisku připravil Petr Bohuslav a autorský kolektiv metodické komise Sekce turistického značení RZ KČT.



## Přehled dílů učebních textů

- A Značkářský materiál**
- B Značkování pěších a lyžařských tras, terénních cyklotras a jezdeckých tras**  
Cestovní příkaz ke značkářské činnosti
- C Směrovky a tabulky**  
Turistické vývěsní a informační mapy  
Bezpečnost práce a ochrana zdraví při práci  
První pomoc
- D Značkářská topografie**
- E Organizace turistického značení**  
Finanční a materiállové plánování a rozpočtování
- F Koncepce sítě turistických značených tras**  
Údržba sítě turistických značených tras  
Změny v síti turistických značených tras
- G Evidence**
- H Zásady textové náplně směrovek a tabulek**
- J Revize turistických značených tras**
- K Právní aspekty zřizování, údržby a ochrany turistických značených tras**
- L Značkářská kvalifikace**  
Odznak „Turista značkář“
- M Vývoj turistického značení**  
Značení v zahraničí ( tato část není vydána v papírové podobě, je vložena na stránky KČT na internetu)

Odkaz na jiný díl je v textu uveden v závorce spolu s číslem příslušné kapitoly.



## OBSAH

<b>1. PĚŠÍ ZNAČENÍ.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1. Počátky pěšího turistického značení v Evropě.....</b>	<b>1</b>
1.1.1. Počátky pěšího turistického značení na území českých zemí.....	1
1.1.2. Rozvoj pěšího značení po vzniku Československa.....	2
1.1.3. Budování sítě pěších značených tras v osvobozeném státě od roku 1945.....	3
1.1.4. Rozvoj pěšího značení po obnově činnosti samostatného KČT od roku 1990.....	5
<b>2. LYŽAŘSKÉ TURISTICKÉ ZNAČENÍ.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1. Metodika značení lyžařských turistických tras.....</b>	<b>7</b>
<b>2.2. Rozvoj lyžařských turistických tras.....</b>	<b>7</b>
<b>3. CYKLOTURISTICKÉ ZNAČENÍ.....</b>	<b>7</b>
<b>3.1. Metodika značení cykloturistických tras.....</b>	<b>8</b>
3.1.1. Silniční cykloturistické značení.....	8
3.1.2. Pásové cykloturistické značení.....	8
<b>3.2. Rozvoj cykloturistického značení.....</b>	<b>8</b>
<b>4. JEZDECKÉ ZNAČENÍ (HIPOZNAČENÍ).....</b>	<b>9</b>
<b>5. VOZÍČKÁŘSKÉ TRASY.....</b>	<b>10</b>
<b>6. ZVLÁŠTNÍ ZNAČKAŘSKÉ ČINNOSTI A VYBAVENÍ.....</b>	<b>10</b>
<b>6.1. Vývoj metodiky značení.....</b>	<b>10</b>
<b>6.2. Vývoj turistických směrovek.....</b>	<b>12</b>
<b>6.3. Vývoj turistických nosných prvků.....</b>	<b>14</b>
<b>6.4. Turistické mapy pro veřejnost.....</b>	<b>15</b>
6.4.1. Vývoj turistických příručních map.....	15
6.4.2. Vývoj turistických vývěsních map.....	17
<b>7. MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE.....</b>	<b>18</b>
<b>7.1. Dvoustranné spolupráce.....</b>	<b>18</b>
7.1.1. Polsko.....	18
7.1.2. Německo.....	19
7.1.3. Rakousko.....	19
7.1.4. Maďarsko.....	19



<b>7.2. Vícestranné východoevropské aktivity do roku 1990 .....</b>	<b>20</b>
7.2.1. Dálkové cesty .....	20
7.2.2. Značkářská metodika.....	20
<b>7.3. Spolupráce s Evropskou asociací turistických klubů (EATK) .....</b>	<b>21</b>
7.3.1. První kontakty s EATK.....	21
7.3.2. Zapojení československa (čsfr, čr) do systému EDT .....	21
<b>8. ZNAČENÍ V EVROPSKÝCH ZEMÍCH.....</b>	<b>23</b>
<b>8.1. Obecná charakteristika značení .....</b>	<b>23</b>
<b>8.2. Popis turistického značení v jednotlivých evropských zemích.....</b>	<b>24</b>
8.2.1. Belgie .....	24
8.2.2. Bosna a Hercegovina.....	25
8.2.3. Bulharsko.....	25
8.2.4. Dánsko.....	26
8.2.5. Finsko .....	26
8.2.6. Francie.....	27
8.2.7. Holandsko.....	29
8.2.8. Chorvatsko .....	29
8.2.9. Itálie.....	30
8.2.10. Maďarsko .....	31
8.2.11. Německo .....	32
8.2.12. Polsko .....	36
8.2.13. Portugalsko.....	38
8.2.14. Rakousko .....	38
8.2.15. Rumunsko.....	39
8.2.16. Řecko .....	40
8.2.17. Slovenská republika.....	41
8.2.18. Slovinsko.....	44
8.2.19. Srbsko a Černá hora .....	44
8.2.20. Španělsko .....	44
8.2.21. Švédsko.....	45
8.2.22. Švýcarsko.....	45
8.2.23. Velká Britanie .....	47



## ÚVOD

Ve smyslu ČSN 01 8025 "Turistické značení" představuje pěší turistické značení turistický informační systém, poskytující informace při pohybu po stanovených trasách v terénu i na území sídelních celků zpravidla v období bez sněhové pokrývky.

Značení turistických tras je tedy činností, při níž se vybrané a hodnotné cesty v terénu označují normalizovanými symboly (značkami) a vybavují dalšími informačními prvky (např. směrovkami, vývěsními mapami), které zabezpečují i odborně nevypělým turistům a cestující veřejnosti spolehlivé sledování cesty. Turistické značené trasy jsou však i spolehlivou oporou zkušeným turistům především v horách a ve všech prostorách, kde označují jediné průchodné cesty. Umožňují rovněž průchod zvláště chráněnými částmi přírody (rezervacemi) a dalšími chráněnými oblastmi.

Značení turistických tras má velký význam pro rozvoj turistiky a tím i pro zvýšení tělesné zdatnosti občanů i jejich kulturní úrovně.

Na rozdíl od jiných činností KČT je značení turistických tras viditelnou vizitkou značkařů KČT, kterou denně hodnotí nejširší veřejnost. Podle výsledků této práce se potom posuzují nejen značkaři, ale i práce celého KČT.

Historie značení turistických tras v České republice potvrzuje jeho dlouholetou tradici i oblibu u veřejnosti. Turistické značené trasy se staly nerozlučnou součástí naší krajiny a přispívají k poznávání naší vlasti, její minulosti i současnosti a k regeneraci duševních i tělesných sil.

Současný široký rozvoj individuální zahraniční turistiky vede k tomu, že se řada našich občanů pohybuje i v zahraničí volně v terénu, kde se setkává se značením turistických tras. Protože je velmi často odlišné od našeho značení a bohužel často nedosahuje takové spolehlivosti, na jakou jsme zvyklí u nás, považovali jsme za účelné zpracovat alespoň rámcově způsoby značení v nejnavštěvovanějších evropských zemích.



## 1. PĚŠÍ ZNAČENÍ

### 1.1. Počátky pěšího turistického značení v Evropě

Značení cest má pradávný původ. Od nepaměti se lidé snažili, aby si dobře znatelným způsobem označili směry k sídlištím a lovištím. Záseky na stromech, různé kladení kamenů, dřev a větví a konečně pozdější označování historických tzv. soumarských stezek, to všechno předcházelo dnešním značeným turistickým trasám.

Skutečné značení pěších turistických tras vzniklo na počátku minulého století v Německu. V hlavních alpských údolích a v Duryňském lese se objevily první jednoduché a později tvarové i vícebarevné značky. Většina těchto cest byla značena majiteli chat a cesty měly tedy jen místní význam.

Touha po pobytu v přírodě, která tehdy silně kontrastovala s živelným růstem průmyslu, vedla v západní a střední Evropě k postupnému zakládání turistických organizací s celostátním anebo celozemským významem. Tak byly mezi léty 1857 a 1874 založeny turistické (alpské, karpatské, tatranské apod.) spolky v Anglii, Rakousku, Švýcarsku, Německu, Maďarsku, Francii a Polsku a v dalších letech byly rychlým tempem zakládány organizace další. Současně s tím začalo organizované budování pěších značených tras v širším měřítku. V alpských zemích tak byla v té době vytvořena již souvislá síť tras značených jednoduchou pásovou značkou tvořenou červeným středovým pruhem a dvěma bílými okrajovými pruhy.

#### 1.1.1. Počátky pěšího turistického značení na území českých zemí

České turistické spolky vytvořily první síť značených tras v Beskydech. Pohorská jednota Radhošť, založená roku 1884, vybudovala kolem Radhoště ihned po svém založení menší síť tras, značených tvarovými značkami.

Mnohem důležitější úlohu sehrál však KČT, založený roku 1888. Mezi jeho mnohotvárnou činností bylo pod bodem 7 jeho stanov také uvedeno, že Klub "zřizuje a označuje cesty". Nově založený klub nemohl tuto činnost krýt z vlastních finančních zdrojů a byl při ní odkázán na státní příspěvky a dary příznivců. Zatímco v pohraničí, osídleném tehdy převážně německým obyvatelstvem, značily jednotlivé německé turistické spolky různými tvarovými značkami a síť na sebe navzájem nenavazovala, uvažoval KČT o vybudování jednotné sítě značených tras, provedené alpskou pásovou značkou.

Skutečná činnost v terénu byla zahájena již v roce 1889, kdy byly vyznačeny cesty v okolí tehdejších Svatojanských proudů, které dnes leží pod hladinou Štěchovické přehrady. V souvislosti se značením byly prováděny i revize "označených cest" a úpravy terénu, jak o tom svědčí dochovaná revizní zpráva z roku 1890. Brzy nato byly vyznačeny cesty z Karlštejna do Berouna, z Řevnic na Skalku a Babku a z Holoubkova na Radeč. Značkovalo se obvykle přímo na stromy bez čištění podkladu a značky byly neobvykle velkého formátu s prostředním pestrým pásem 10 cm širokým a s krajními bílými pásy šířky 4 cm. "Družstva označovací" byla tří- až šestičlenná a na nošení materiálu i stravy měla nosiče. Pro srovnání s dnešními výkony označila např. šestičlenná skupina za pět dnů 55 km.

Vzhledem k tomu, že se ke značení používala jako vedoucí barva pouze červená, vznikl ve značených trasách po určité době zmatek, protože se na mnoha místech křížovaly trasy značené stejnou barvou. V méně navštěvovaných oblastech často chyběly na rozcestích těchto tras tehdy užívané turistické orientační tabulky, a tak bez turistických map se značenými trasami bylo někdy obtížné určit správný směr. Proto se počaly některé trasy značit i barvou modrou a od roku 1916



byly přibrány ještě barva zelená a žlutá. Šíře barevného pruhu byla pak zmenšena na šíři pruhů bílých.

První dálková cesta vznikla roku 1912 na trase Praha - Brdy - Šumava. Stále se však nedařilo vybudovat na celém území souvislou síť značených tras a její hustota v tehdejších jednotlivých župách KČT byla závislá na aktivitě místních činovníků.

### 1.1.2. Rozvoj pěšího značení po vzniku Československa

Po vzniku Československa v roce 1918 došlo ve značení turistických tras k podstatným změnám. Jednotlivé izolované ostrovy sítě značených tras se počaly propojovat; uplatňovala se jednotná metodika Klubu československých turistů (KČST). V roce 1920 dosáhla v Československu síť značených tras délky kolem 25 000 km.

V českých zemích pronikalo pásové značení i do pohraničí, které bylo až doposud doménou německých turistických spolků. I když již od r. 1920 probíhala mezi KČST a německými spolky jednání o sjednocení značení, podařilo se takovou dohodu uzavřít až v roce 1932. Ovšem její realizace vzápětí ztroskotala po zostření vztahů s našimi sudetskými Němci v důsledku nástupu nacizmu v sousedním Německu.

Ovšem potíže z prosazováním jednotného značení vznikaly i při spolupráci s některými českými turistickými organizacemi. Tak např. Česká obec turistická (ČOT), založená Československou stranou národně socialistickou, začala v některých krajích značit turistické trasy tvarovou kosočtverečnou značkou. Tuto značku chtěla prosadit jako jednotné celostátní značení, i když touto značkou bylo vyznačkováno jen něco kolem 50 km tras, a to ještě většinou v souběhu s pásovými značkami KČST. S těmito snahami ČOT se setkáváme ještě i po roce 1945.

Nicméně značkařská činnost KČST byla brzy po vzniku České republiky v roce 1918 podporována i státními institucemi. Např. již r. 1920 vydalo Ministerstvo vnitra výnos, kterým sdělovalo místním úřadům, že značení turistických cest se provádí v zájmu státu a z toho důvodu je třeba je podporovat. Dalším výnosem o rok později stanovilo trestní sankce za poškozování značení. Ovšem již tehdy se KČST marně snažil o vydání zákona na ochranu značení, čehož se nepodařilo dosáhnout dodnes.

Na Slovensku byla situace se značením příznivější než v českých zemích, protože hned od počátku povolovaly vyznačení nových tras pouze na základě návrhu místního odboru nebo ústředí KČST županské úřady, čímž byla zajištěna potřebná jednotnost značení. Za těchto podmínek převzala značkařská komise KČST do správy značení ve Vysokých Tatrách, roku 1922 bylo vyznačeno moravsko-slovenské pomezí a roku 1924 bylo rozšířeno značení kolem Dobšíné a v Roháčích. Později byly cílevědomou prací vyznačeny i méně atraktivní oblasti na Slovensku a tehdejší Podkarpatské Rusi, a tak byl ve východní části našeho tehdejšího státu vybudován systém, který byl z hlediska jednotnosti až do roku 1946 lepší než v českých zemích.

Položky na udržování a značení turistických tras tvořily značný podíl z celkových výdajů KČST. Již roku 1921 to byla částka 150 000 Kč, která představovala přibližně čtvrtinu všech výdajů Klubu a byla hrazena zčásti i ze státních subvencí.

Tak se v Československu za obětavé práce většiny turistických pracovníků a hlavně pak značkařů i za podpory široké veřejnosti síť značených tras stále rozrůstala, až roku 1938 dosáhla délky téměř 40 000 km. Neměla tehdy, ani později, co do délky a účelnosti v jiných zemích obdoby. Veškerá činnost byla řízena jednotnými pravidly a pásové značení bylo zavedeno prakticky v celém státě s výjimkou území severních Čech a severní Moravy, které stále ještě byly pod vlivem německých





"Gebirgsvereine" (horských turistických spolků) podle jednotlivých horstev a kde se tedy stále značilo podle německých vzorů tvarovým značením.

Kromě KČST značily ještě v omezené míře v Radhoštských Beskydách Pohorská jednota Radhošť, první průkopník značení, jihlavský turistický spolek Čerřínek a v okolí Prahy a Plzně Klub dělnických turistů, který však s KČST úzce spolupracoval. Jediným propagátorem tvarového značení ve vnitrozemí byla již zmíněná Československá obec turistická, která tímto způsobem vyznačila několik tras u Plzně, Jílového a Davle.

Další rozvoj pásového značení, jehož jednoduchost a účelnost byly všeobecně uznávány, nuceně zastavil rok 1938. Síť byla narušena a částečně zničena, mnoho tras bylo svévolně vedenou hranicí přerušeno. Jen obtížně připravovali pracovníci postižených oblastí novou síť, která se musela vměstnat do nových hranic, vzdálených na severu pouhých 35 km od Prahy. Než ale mohly práci v terénu vůbec zahájit, došlo ke ztrátě československé samostatnosti a k vzniku druhé světové války. Za okupace českých zemí bylo třeba vyměnit všechny směrovky za směrovky s německo-českými texty, což samozřejmě probíhalo velmi zvolna, až ke konci války bylo stejně jako běžná údržba značení zcela zastaveno v důsledku nedostatku materiálních i finančních prostředků.

Rozbití Československa po mnichovském diktátu znamenalo i na Slovensku začátek stagnace. Byl přerušen styk s českými zeměmi a zejména s moravskými značkaři. Zpočátku se snažil pokračovat v turistické a značkařské činnosti Klub slovenských turistů a lyžařů. Nepříznivý politický vývoj se však odrazil i v této činnosti, což se projevilo postupným zhoršováním stavu značení na území Slovenska. Avšak v období protifašistického odboje nezaháleli ani slovenští značkaři. V době příprav Slovenského národního povstání v letech 1943-44 záměrně chaotizovali síť značených tras zejména ve Slovenském ráji, aby jich fašistická vojska nemohla využívat pro orientaci v neznámém terénu.

### 1.1.3. Budování sítě pěších značených tras v osvobozeném státě od roku 1945

Rok 1945 našel i značení ve velmi neutěšeném stavu. Značkaři se však s nadšením pustili do obtížné práce. Ve vnitrozemí byl kádr zkušených pracovníků, ale horší to bylo v pohraničí. Proto KČST organizoval zvláštní značkařské brigády, které v nákladních autech zajížděly do jednotlivých pohraničních oblastí a tam rušily dosavadní tvarové značení a nahrazovaly je pásovým.

Činnost pražských brigádníků se soustřeďovala hlavně na Chebsko, Karlovarsko, Doupovské a Novohradské hory, okolí Máchova jezera, Jizerské hory, západní Krkonoše a další menší oblasti. Podobné brigády se vytvářely i mimo Prahu a jejich činnost byla stejně úspěšná. V letech 1947-51 se při 140 akcích, kterých se zúčastňovalo průměrně 20 osob, vyznačkovalo v českých zemích převážně zcela nově asi 9000 km tras a vyvěsilo asi 3000 směrovek.

Po osvobození Československa vznikly i dvě dálkové značené trasy: Strážní stezka, která vedla obloukem od Znojma přes Šumavu, Krušné hory a Jeseníky českým a moravským pohraničím, a Stezka svobody z Dyleně přes Prahu, podél Sázavy, přes Českomoravskou vrchovinu a dále pak přes Beskydy a Slovensko, kde se připojila na 750 km dlouhou Cestu hrdinů Slovenského národního povstání (SNP), spojující hrad Děvín na soutoku Moravy a Dunaje s Dukelským průmyslem přes Javorníky, Západní, Vysoké i Nízké Tatry, tedy hlavní horstva, v nichž se odehrávaly dějinné události SNP.

V rámci vytváření jednotného systému tělesné výchovy došlo k začlenění KČST do Československé obce sokolské (ČOS). I tam si značkaři sice dovedli svou obětavou činností vytvořit odpovídající postavení a stát se tak opět důležitou složkou turistiky, ale přesto byla léta 1950-54 pro značení velmi obtížná. Vedoucí činitelé ČOS nebyli ochotni věnovat turistice a tím méně značení patřičnou



pozornost. Nedostatečné finanční prostředky nedovolovaly plnění ročních plánů obnovy značených tras a tak skluzy stále narůstaly. V letech 1952-55 nebyly prakticky dodávány a instalovány směrovky. Značkovali jen nejobětavější značkaři, kteří si veškeré náklady na značení hradili z vlastních prostředků. Zdálo se, že v našich zemích tak populární značení turistických tras zcela zanikne.

Dne 8. 1. 1954 rozhodla vláda Československé republiky svým usnesením o nové organizaci turistiky a cestovního ruchu, které bylo věnováno výhradně zajištění masového rozvoje turistiky. Tohoto cíle mělo být dosaženo mimo jiné i značením turistických tras. Tímto usnesením byla realizována snaha značkařských pracovníků o zajištění finančních prostředků na značení, protože jinak by tuto, pro nejširší veřejnost velmi záslužnou činnost, nebylo možno dále provádět.

Vydáním tohoto vládního usnesení nastává další důležitá etapa vývoje značení turistických tras v Československu.

Po založení Československého svazu tělesné výchovy (ČSTV) v roce 1957 byla do této organizace začleněna také turistika. V následujícím roce, opíraje se o zákon o tělesné výchově, vydal ÚV ČSTV směrnici o jednotném řízení značení turistických tras v celém Československu. Podle této směrnice byly za značení odpovědny pouze orgány turistiky a všechny jiné organizace nebo jednotlivci mohli značení turistických tras provádět pouze z jejich pověření a podle jejich pokynů.

V souvislosti s hodnocením významu značení byl schválen v roce 1958 samostatný čtyřstupňový služební odznak Turista-značkař.

Vládní usnesení z roku 1962 uložilo předsedům krajských národních výborů přispívat přiměřenými částkami z prostředků cestovního ruchu na značení turistických tras. Toto opatření do značné míry zbavilo značkařské pracovníky finančních starostí, které bývaly v minulých letech jednou z hlavních příčin nedostatků ve značení v terénu. Na značení přispívaly významně i územní složky Vládního výboru pro cestovní ruch.

Po delším období poměrného organizačního klidu, který velmi přispěl ke stabilizaci sítě značených tras a zvýšení její spolehlivosti, se objevily snahy o vytvoření dvoustupňového řízení v tělesné výchově, které vedly roku 1967 ke zrušení krajských složek. Vzhledem k tomu, že nebylo možno při tehdejších administrativním členění Československa spolehlivě řídit značkařskou činnost dvoustupňovým systémem zejména pro nezbytnost její dosti náročné meziúzemní koordinace, byly vytvořeny oblastní značkařské komise vždy pro dva kraje společně, s výjimkou Východočeského kraje, který zůstal z důvodů rozsáhlé sítě značených tras především v Krkonoších a v Podkrkonoší samostatnou oblastí. Na Slovensku oblastní komise vytvořeny nebyly a značení bylo organizováno na celém území přímo slovenskou značkařskou komisí v Bratislavě. Řídící činnost oblastních značkařských komisí byla vzhledem k velkému rozsahu spravovaného území značně obtížná a tak značení uvítalo opětné vytvoření krajských tělovýchovných (tj. i turistických) složek roku 1971 a návrat k původnímu systému: začátkem 70. let v rámci České tělovýchovné organizace a Českého svazu turistů, od roku 1974 v rámci České organizace ČSTV a Svazu turistiky ČSTV.

V průběhu let 1969 až 1990 se síť turistických značených tras v České republice stále pozvolna zvětšovala a to z 33 100 km na 35 700 km, byť ve zřejmém protikladu k zhoršujícímu se technickému stavu lesních a polních cest a pěšin. Určitý podíl na zvětšování sítě mělo značení vycházkových okruhů zejména v období let 1975-85, jinak však nebylo další rozšiřování sítě z hlediska personálního i finančního již podporováno. Do konce roku 1989 se tak síť prodloužila na 35 700 km.

Ve stejném období se dařilo zvolna zlepšovat v České republice personální situaci a to z 600 značkařů (1968) na 900 (1976) a až na 1100 v r. 1990, což představuje snížení podílu z 56 na 33 km



na jednoho aktivního značkaře. Vzhledem k relativně vysokému průměrnému věku, neustále probíhající obměně kolektivů značkařů v oblastech a nerovnoměrnostem v personálním pokrytí určitých geografických celků se jeví i z hlediska nutnosti vytvoření určitých rezerv dosažení podílu maximálně 30 km na jednoho aktivního značkaře.

#### 1.1.4. Rozvoj pěšího značení po obnově činnosti samostatného KČT od roku 1990

Na rozdíl od předcházejícího období, kdy podmínkou existence turistické organizace bylo její zařazení do Československého svazu tělesné výchovy, se KČT po roce 1990 jakožto plně samostatná organizace z vlastní vůle sdružila do nově vzniklého Českého svazu tělesné výchovy (ČSTV). Tato příslušnost k ČSTV byla pro značkařské složky výhodná zejména pro možnost využívání služeb jeho územních sekretariátů.

Zánikem Československého svazu tělesné výchovy došlo i k zániku Tělovýchovné školy, jejímž prostřednictvím byla finančně zajišťovaná značkařská školení. Za této situace opustili značkaři jednotný systém kvalifikace a výchovy značkařských pracovníků stanovený Tělovýchovnou školou. Rada značení ústředního výboru KČT zrušila kvalifikační systém značkařů rozdělený do tříd a zavedla tři kvalifikační stupně, a to

- zaškolený značkař jako pomocník značkařů vyšších kvalifikačních stupňů při jejich značkařské činnosti,
- vedoucí značkař provádějící především praktickou značkařskou činnost v terénu,
- instruktor značení jako organizační a metodický pracovník značení.

Rovněž přizpůsobila rámcové programy školení dané situaci tak, aby školení a doškolování značkařů mohlo probíhat pouze o víkendech bez požadavků na uvolňování značkařů ze zaměstnání.

Nicméně sdružení KČT a ČSTV nemělo dlouhého trvání. Obdobně jako před rokem 1989 poskytoval stát prostředky na činnost tělovýchovných a sportovních organizací sdružených v ČSTV, tedy i na činnost KČT, jeho prostřednictvím. Z důvodů rozporů ve financování značení opustil KČT v roce 1997 řady ČSTV a stal se zcela samostatnou turistickou organizací. Značení je od té doby financováno ze státních prostředků pro cestovní ruch Ministerstvem pro místní rozvoj ČR a později přibližně ve stejné celkové výši i jednotlivými kraji.

Pokud se týká organizační struktury značení, bylo zachováno jeho ústřední řízení. Na úrovni ÚV KČT vznikla Rada značení (RZ), při které později po vzniku značení dalších přesunů (viz dále) vznikly přesunové sekce. Pro řízení pěšího a lyžařského značení to byla Sekce pěšího a lyžařského značení přejmenovaná později na Sekci turistického značení (STZ). Na úrovni Oblastních výborů KČT byly vytvořeny Krajské komise značení (KKZ), jejichž úkolem byla organizace veškeré značkařské činnosti na území oblastního výboru. Později značkaři velmi ocenili, když se ÚV KČT podařilo přizpůsobit působnost Oblastních výborů KČT nově vytvořenému krajskému zřízení, což velmi usnadnilo získávání finančních prostředků na značení i z této úrovně státní správy. Vlastní značkařskou činnost v terénu zajišťovaly původně Okresní značkařské komise (OZK), přejmenované později na Oblastní značkařské komise (OZK), a to jednak s ohledem na zrušení okresních složek státní správy a jednak i z toho důvodu, že některé značkařsky dosti rozsáhlé okresní složky bylo třeba z organizačních důvodů rozdělit na několik menších.

V roce 1992 byl nucen se ze zdravotních i věkových důvodů vzdát funkce předsedy Rady značení ing. Aleš Hubička, který tuto funkci vykonával nepřetržitě po dobu 40 let od r. 1953. Na jeho místo nastoupil ing. Milan Pernica, CSc., ale po třech letech v r. 1995 ji byl nucen rovněž ze zdravotních



důvodů opustit. Potom zastával tuto funkci asi jeden rok ing. Karel Hlaváček. Když se podařilo v roce 1997 získat zkušeného značkařského pracovníka mgr. Karla Markvarta jako zaměstnance sekretariátu ÚV KČT pověřeného péčí o značení, převzal rovněž i funkci předsedy Rady značení, kterou od té doby úspěšně vykonává.

S ohledem na dosti značnou administrativní náročnost vedení značkařské evidence bylo počátkem 90 let rozhodnuto vypracovat příslušný počítačový program a vybavit krajské komise značení počítači s tiskárnami. Projekt tohoto programu zpracoval ing. Jaroslav Čížek. Jeho první realizace se nepodařila zřejmě v důsledku nedokonalé spolupráce mezi pověřeným značkařem a programátorem. Dalšího zpracování se ujal ing. Pernica s programátorem ing. Černohlávkem a během asi 2 let se jim podařilo vypracovat program nazvaný „Evidence turistických značených tras“ (ETZT), který byl postupně zaveden ve všech krajských značkařských komisích, kde slouží do současné doby. Ovšem v průběhu uplynulých dvaceti roků program jednak zastaral a jednak jsou již kladeny na značkařskou evidenci značně náročnější požadavky, takže bylo rozhodnuto zpracovat program nový, nazvaný „Informační systém značení“ (INSYZ). Ten by na rozdíl od programu ETZT diverzifikovaného na jednotlivé kraje využíval ústředního serveru, kde by byla uložena všechna data bez krajského rozčlenění. Práce na tomto programu byly pod vedením ing. Čížka zahájeny v roce 2011.

První významnou činností značkařů po roce 1989 bylo obnovení sítě turistických značených tras v po desítky let turisticky nepřístupném pásmu při rakouské a německé hranici. Tato činnost se ve dvou následujících letech významně podílela na zvýšení rozsahu sítě pěších tras, která v r. 1992 dosáhla 36 800 km. I když další rozšiřování sítě pěších tras nebylo nijak podporováno, rostla tato síť v následujících dvaceti letech průměrně o 200 km ročně zejména v důsledku zapojování další turisticky zajímavých oblastí, takže v roce 2010 dosáhla asi 40 600 km. Rovněž její vybavení směrovkami se výrazně zvyšovalo, a to z asi 52 000 ks v r. 1990 na 61 000 ks v r. 2010. Pokud se týká turistických vývěsních map, tak jejich počet v tomto období stagnoval nebo spíše v důsledku likvidace starých a poškozených, které nebyly obnovovány, spíše klesal. Tak z počtu 1650 ks v roce 1990 klesl v r. 2010 na 1550 ks. Navzdory pesimistickým úvahám o přestárlosti značkařů a jejich postupnému úbytku, jehož důsledkem bude snižování spolehlivosti sítě pěších tras, došlo v tomto období k dosti významnému rozšíření jejich počtu, a to z asi 1300 značkařů v roce 1990 na 1550 v roce 2010. Pokud se týká věkového průměru našich značkařů, tak činil v r. 2010 55,3 roků, přičemž značkařů starších 61 let bylo 45,3 %. Snížil se i počet kilometrů pěších tras na jednoho značkaře na 27,5 km.



## 2. LYŽAŘSKÉ TURISTICKÉ ZNAČENÍ

Intenzivní rozvoj lyžařské turistiky i rekreačního pohybu na lyžích vedl KČT počátkem 90. let minulého století k vypracování metodiky značení lyžařských turistických tras, které by měly vznikat jak v horských oblastech, tak i v okolí větších sídelních celků s vhodným terénními i sněhovými podmínkami.

### 2.1. Metodika značení lyžařských turistických tras

Pro lyžařskou turistiku se využívá především pěšího turistického značení, které je v tom případě upraveno tak, aby bylo dobře sledovatelné i za sněhové pokrývky. Pouze tam, kde nelze využít pro lyžařskou turistiku pěšího značení, jsou lyžařské trasy vyznačovány zvláštní lyžařskou značkou, která se od pěší značky liší pouze tím, že její okrajové upozorňovací pásy jsou oranžové a žlutá vedoucí barva středního pásu je nahrazena barvou bílou.

Využívání značení dvou přesunů pro vedení lyžařských tras si vyžádalo poněkud náročnější metodický přístup k jejich značkování i vybavování směrovkami.

Pokud vede lyžařská trasa vyznačovaná zvláštní lyžařskou značkou v souběhu s pěší trasou, značkuje se souběžně se značením pěší trasy zvláštními značkami lyžařské trasy pouze v případě, že tento souběh je kratší než vzdálenost mezi nejbližšími sousedními informačními místy souběhu. Prochází-li tento souběh postupně dvěma nebo více informačními místy pěší trasy za sebou, tak se zvláštní značkou lyžařské trasy neznačkuje.

V terénu se pozná průběh lyžařské trasy vedoucí po pěší trase pouze podle pěších směrovek, na kterých je za názvem informačního místa, kterým lyžařská trasa prochází, umístěn symbol lyžaře. Lyžařské trasy vyznačované zvláštní lyžařskou značkou jsou vybavovány stejnými směrovkami jako trasy pěší; od těch se liší pouze tím, že jejich základní barva není béžová, ale oranžová. Pokud vede lyžařská trasa střídavě po pěší trase a trase vyznačované zvláštní lyžařskou značkou, setkáme se na ní i s oranžovými směrovkami s bezbarvým hrotem, které informují o celkovém průběhu lyžařské trasy bez ohledu na to, zda vede po pěší nebo zvláštní lyžařské trase.

### 2.2. Rozvoj lyžařských turistických tras

Značení lyžařských turistických tras zahájil KČT v roce 1995, kdy byly vyznačeny dvě trasy v Moravskoslezských Beskydách a v Hrubém Jeseníku. Od té doby vznikaly velmi rychle další lyžařské trasy i v ostatních vhodných oblastech až v roce 2010 dosáhla kilometrů lyžařských tras vyznačovaných zvláštní lyžařskou značkou již 876 km a pěších tras využívaných též jako trasy lyžařské 2317 km. Celkem je tedy u nás k tomuto termínu pro lyžařskou turistiku k dispozici celkem 3193 km značených tras.

## 3. CYKLOTURISTICKÉ ZNAČENÍ

Po roce 1989 došlo k mimořádnému rozvoji rekreační cyklistiky, což vedlo ke snaze jak řady okresních a městských úřadů a sdružení obcí, tak mnoha dalších organizací vytvářet různé cykloturistické trasy (CT). Tento rozvoj zachytil i KČT a spolupracoval na návrhu systému a metodiky značení CT a později i na vytýčení její základní sítě tvořené padesáti trasami o celkové délce ca 4 900 km. Systém značení CT KČT projednal a odsouhlasil s řadou zainteresovaných organizací v čele s Centrem dopravního výzkumu a s okresními úřady i ministerstvy dopravy

a vnitra. Výsledkem tohoto úsilí bylo zahrnutí cykloturistického značení do vyhlášky o provozu na pozemních komunikacích a na ní navazujících Technických podmínek, které stanovují postup navrhování i schvalování CT a způsob jejich značení. KČT byl pověřen evidencí všech CT v ČR a jako garant tohoto značení také přiděluje nově vznikajícím CT jejich evidenční čísla.

### **3.1. Metodika značení cykloturistických tras**

Značení CT je prováděno dvojím způsobem podle toho, zda vedou převážně po veřejných a místních komunikacích (silnicích a ulicích) nebo po komunikacích účelových (zemědělských, polních nebo lesních cestách). S ohledem na značnou finanční náročnost značení nových silničních CT KČT zpravidla neprovádí a věnuje se pouze jejich údržbě. Naproti tomu pásové cykloturistické značení z největší části zajišťuje obdobně jako značení pěších nebo lyžařských tras.

#### **3.1.1. Silniční cykloturistické značení**

Na veřejných a místních komunikacích se používá tzv. silničního značení CT jako součásti běžného dopravního značení, od něž se odlišuje žlutým podkladem a menším rozměrem prvků. Toto značení oproti pásovému značení (viz dále) naprosto převažuje.

Na každém značkářském prvku silničního značení je symbol kola a číslo příslušné CT, na níž je umístěn. Funkci značky plní žlutá směrová tabulka o rozměru 300 x 200 mm s černým symbolem kola a číslem trasy doplněná černou šipkou v případě, že je třeba upozornit na změnu směru CT. Na informačních místech se umísťují žluté směrové tabule (směrovky) o rámcovém rozměru 700 x 200 mm rovněž se symbolem kola a číslem trasy při jednom z okrajů. Směrovka pro přímý směr má směrový hrot umístěn uprostřed horního okraje obdobně jako běžné silniční směrové tabule. Texty směrových tabulí CT jsou jedno nebo dvouřádkové, přičemž vzdálenější místo je na horním řádku. Vzdálenosti se uvádějí v celých kilometrech.

#### **3.1.2. Pásové cykloturistické značení**

Na účelových komunikacích a výjimečně i na silnicích nižších tříd se používá pásového cykloturistického značení. Tímto značením jsou zpravidla vyznačovány i CT ve velkoplošných zvláště chráněných územích přírody jako jsou např. národní parky.

Pásová značka těchto tras je prakticky totožná s pěší pásovou značkou a liší se od ní pouze délkou strany 140 mm a žlutými vnějšími pásy upozorňovací barvy. Rovněž žlutá vedoucí barva pěší značky je u pásové cykloturistické značky podobně jako u lyžařské změněna na bílou. Pro upozornění na změnu směru se obdobně jako u pěšího značení používá i u cykloturistického značení šipek, které vzniknou prodloužením pásové značky do šipkového hrotu.

Rovněž směrovky pásových CT jsou stejné jako směrovky pěších tras, od kterých se liší pouze žlutou barvou podkladu a jedno nebo dvouřádkovým textem, přičemž vzdálenější místo je uvedeno na horním řádku. Vzdálenosti se uvádějí v kilometrech.

### **3.2. Rozvoj cykloturistického značení**

Jak již bylo řečeno v úvodu této kapitoly, tak po roce 1989 došlo k mimořádnému rozvoji individuální rekreační cyklistiky, který vedl k velmi spontánnímu vytváření převážně silničních CT. Během několika roků tak vznikl základ sítě CT, která svým dalším postupným růstem umožnila stále narůstajícímu počtu zájemců jednak navštěvovat naše nejzajímavější místa a prostory

a jednak využívat rekreačních možností cyklistiky po trasách, kde nejsou příliš ohrožováni provozem motorových vozidel.

Tento živelný růst ovšem s sebou přinášel i některé negativní jevy. Zvláště regionální a místní CT vedly někdy po komunikacích obtížně sjízdných nebo dokonce zcela nesjízdných pro běžná cestovní kola. Ani vyznačování některých CT nebylo občas dostatečně spolehlivé. Příčinou bylo především to, že jak projekční organizace, tak realizační podniky neměly v počátečním období s projektováním ani se značkováním CT potřebné zkušenosti. Jen díky snaze KČT při přidělování čísel novým cyklotrasám a někdy i po složitých jednáních se podařilo ve většině případů usměrnit tento živelný rozvoj a vznikla tak smysluplná celorepubliková síť navazujících cyklotras. Pro její další zkvalitnění se KČT navíc rozhodl postupně přebírat jednotlivé části sítě CT s cílem odstranit případné nedostatky ve spolehlivosti jejich vyznačení, ale především zajistit jejich pravidelnou údržbu, se kterou původní zřizovatelé zpravidla nepočítali. Tak se v průběhu následujících roků vytvořil spolehlivý způsob postupné kontroly stavu CT a na základě jejich výsledků je zajišťována nezbytná údržba CT financovaná převážně z prostředků jednotlivých krajů.

Postupný růst sítě CT byl skutečně jak co do jejího rozsahu, tak i tématického zaměření zcela mimořádný. V prvním desetiletí od zahájení značení CT do roku 2000 vzniklo na našem území přes 10 000 km CT, z nichž bylo asi 3 300 km dálkových a 7 000 km regionálních a místních. V následujícím desetiletí se rychlost růstu CT ještě zvýšila, takže rozsah sítě CT činil v roce 2010 již přes 33 000 km, z nichž bylo asi 7 500 km dálkových tras a téměř 26 000 km tras regionálních a místních. Dálkové cyklotrasy této sítě jednak navazují na CT v sousedních zemích a jednak různými směry křížují území našeho státu a vedou ve směrech největší koncentrace cyklistů, např. podél Labe, Bečvy nebo Moravy. Mnohé jejich úseky jsou již vybudovány jako cyklostezky, tedy účelové komunikace určené výhradně pro cyklisty. Poněkud nevhodně zasáhl do stavby sítě CT vznik Vinařských stezek na jižní Moravě. V době, kdy byl tento prostor sítě CT v podstatě dostatečně pokryt, začaly vznikat vinařské stezky zaměřené na propojení co největšího počtu vinařských sklepů, jakoby zde žádné jiné CT neexistovaly, až vznikla síť, jejíž délka přesahuje 1000 km. Nekoordinovaným vzájemným překrýváním a křížováním původních a nových vinařských CT se zde vytvořila v terénu dosti nepřehledná síť CT, jejímuž vzniku nezabránilo ani to, že KČT odmítl přidělit v řadě případů nově navrhovaným vinařským CT evidenční čísla. Tímto opatřením ovšem jejich vytvoření nezabránil. Podobným způsobem došlo k přesycení sítě CT v Lednicko-valtickém areálu, kde byly z iniciativy rakouské strany nekoordinovaně vyznačovány tzv. Lichtenstejnské CT navazující na obdobné CT na rakouském území.

#### 4. JEZDECKÉ ZNAČENÍ (HIPOZNAČENÍ)

Různá jezdecká sdružení projevila po r. 2000 zájem vytvořit vlastní síť jezdeckých tras, která by jednak sloužila pro dálkové putování po celé ČR a jednak umožňovala krátké vyjížďky v nejbližším okolí jezdeckých stanic. Základní metodiku značení jezdeckých tras, vycházející z metodiky pěších tras, zpracoval KČT v r. 2003.

Značka pro dálkové jezdecké trasy je tvořena bílým čtvercem velikosti pěší značky s barevným kruhem uprostřed v odstínech vedoucích barev pěších značek. Značky pro vyjížďkové trasy v okolí jezdeckých stanic používají místo barevného kruhu zjednodušený symbol podkovy. Směrovky jezdeckých tras jsou zcela shodné se směrovkami tras pěších pouze s tím rozdílem, že v záhlaví je uvedeno „Jezdecká trasa KČT“ a v hrotu je umístěna zmenšená značka příslušné jezdecké trasy.



Do současné doby vznikla jezdeckých tras ve Středočeském, Jihočeském, Pardubickém a Královéhradeckém kraji a několik jezdeckých tras ve Zlínském, Plzeňském a Jihomoravském kraji. V Jihočeském kraji navazují některé jezdecké trasy i na obdobné trasy v sousedním Rakousku. Značení těchto tras zpravidla neprovádí při KČT, ale značkaři jezdeckých klubů, kteří absolvovali naše školení pro vedoucí značkaře.

Celková kilometráž jezdeckých tras činí na území ČR v roce 2010 již přes 2400 km a lze předpokládat, že se bude dále rozšiřovat.

## 5. VOZÍČKÁŘSKÉ TRASY

V roce 2009 se KČT ve spolupráci se sdružením vozíčkářů rozhodl vyznačit první vozíčkářskou trasu, kterou by mohli naši tělesně postižení spoluobčané na svých vozíčkách s ručním pohonem i elektrických spolehlivě využívat. K tomu účelu byla vypracována o zvláštní metodika značení těchto tras.

Vozíčkářskou trasu je třeba vytvářet vždy ve spolupráci se sdružením vozíčkářů, protože je třeba podle daných kritérií určit jejich obtížnost, která je třístupňová. Modré trasy jsou nejnadhnější, červené obtížnější a černé nejobtížnější. V terénu se obtížnost trasy vyznačuje barvou symbolu vozíčkáře v hrotu směrovky.

Vozíčkářské trasy (VZT) se neznačkují vlastní značkou, ale pouze směrovkami. Pro vozíčkářské trasy se volí cesty s pevným povrchem, které umožňují bezpečný průjezd na invalidních vozíčkách. To znamená, že správný směr trasy musí být zajištěn pouze na rozcestích takových cest. K tomu účelu se využívá směrovek s textem „Vozíčkářská trasa“, které je třeba na těchto rozcestích instalovat tak, aby naváděly do správného směru.

V průběhu trasy se umísťují textové směrovky v podstatě podle stejných pravidel jako u pěších tras. Proti pěším směrovkám mají pouze v záhlaví text „Vozíčkářská trasa KČT“ a v hrotu symbol vozíčkáře v barvě obtížnosti trasy.

První vozíčkářská trasa byla vyznačena v roce 2009 v Mariánském údolí v Brně-Lišni v délce 5,6 km. Je částečně okružní a ve východišti dosažitelná MHD. Další vozíčkářské trasy pak vznikly u Boleveckých rybníků v Plzni, v okolí Lutové na Třeboňsku, v Královéhradeckých městských lesích nebo v Praze-Stodůlkách.

## 6. ZVLÁŠTNÍ ZNAČKAŘSKÉ ČINNOSTI A VYBAVENÍ

### 6.1. Vývoj metodiky značení

Současná jednoznačná pravidla pro provádění značení jsou rovněž výsledkem dlouhodobého vývoje.

Jako první metodické pokyny v turistice vůbec najdeme v prvních ročnících Časopisu turistů z let 1889-91 pokyny pro značení tras. Roku 1901 sestavil V. Pasovský stručná „Pravidla pro označování“. Roku 1929 sepsal generální značkovatel KČST Bohumír Lederer příručku „Praktický značkovatel“, která obsahovala zkušenosti a jednoduchá pravidla pro značení. V letech 1925 a 1937 vydal Karel Řezníček v Turnově vlastním nákladem svérázné značkařské příručky, kterými se snažil o propagaci tvarového značení. Nikdy se však podle nich neznačilo. První dlouhé období





vývoje metodiky značení, charakterizované poměrně volnými pravidly s připouštěním individuálních řešení systému i techniky jeho provádění, bylo uzavřeno až v poválečných letech vydáním „**Značkovacích pravidel**“ Dr. Václava Bendy (r. 1947), který se pokusil o první systematické utřídění značkařské metodiky.

Vládní usnesení o rozvoji turistiky a cestovního ruchu se odrazilo i v metodickém vývoji značení. Roku 1955 vydává Státní výbor pro tělesnou výchovu a sport (SVTVS) mezi přednáškovými osnovami učebně-metodickou publikaci „**Technika značení turistických cest**“, kterou sepsali členové značkařské komise sekce turistiky SVTVS pod vedením jejího předsedy ing. Aleše Hubičky. Po připomínkách pracovníků z krajů a okresů titíž autoři materiál přepracovali a doplnili zvláště pokyny pro organizační značkařské pracovníky a informace pro širokou veřejnost o správném používání turistických značených tras. Tato publikace vyšla knižně roku 1956 ve Státním tělovýchovném nakladatelství pod názvem „**Značení turistických cest**“.

O tři roky později vyšla od stejného kolektivu autorů v bratislavském nakladatelství Šport příručka „**Značkovanie turistických chodníkov**“. Obsah této příručky se stal ve smyslu směrnice ÚV ČSTV o jednotném řízení značení závazný pro značení turistických tras v celém Československu. Metodika značení byla dále postupně propracovávána. V letech 1973 a 1985 vyšly tyto materiály s názvem „**Značení turistických cest, činnost v terénu**“, v nakladatelství Olympia ve formě učebních textů (vedoucí autorského kolektivu ing. Milan Pernica, CSc.). Tyto metodické materiály pro činnost v terénu byly v roce 1979 doplněny učebními texty „**Značení turistických cest, všeobecná a organizační část**“, které vyšly rovněž v nakladatelství Olympia (vedoucí autorského kolektivu ing. Milan Pernica, CSc.). Hlavní metodické zásady pro praktickou potřebu značkařů v terénu byly shrnuty v brožuře ing. Milana Pernici, CSc. „**Základní pravidla značení turistických cest a vyvěšování turistické orientace**“, kterou vydal Sportpropag v roce 1983. Tato brožura je svým obsahem i formátem určena pro řešení metodických problémů, s nimiž se značkaři mohou setkat přímo při práci v terénu.

Pod vedením doc. ing. Juraje Reháka, CSc. zpracovala komise značení předsednictva výboru Svazu turistiky ÚV ČSTV návrh na státní normu, která byla pod označením **ČSN 01 8025 „Turistické značení“** schválena 17. 12. 1987 s účinností od 1. 6. 1989. Protože tato norma nebyla v pozdějších letech novelizována, ztratila s ohledem na rozvoj lyžařského a cykloturistického značení, ale i na změny v metodice pěšího značení svůj praktický význam.

Podle této normy byla v roce 1989 aktualizována již uvedená brožura ing. Milana Pernici, CSc., která pod názvem „**Základní pravidla značkování letních turistických tras a vyvěšování turistických směrovek a tabulek**“ vyšla jako publikace podniku ČO ČSTV Sportpropag. Její 2. rozšířené vydání pochází z roku 1999.

V roce 1988 byly připraveny k tisku učební texty pro značkaře I. a II. třídy (vedoucí autorského kolektivu ing. Ivo Cír). Z těchto textů však vyšel v nakladatelství Olympia v roce 1989 jen první svazek. V nových podmínkách po roce 1989 bylo vydání druhého svazku pozastaveno a to především z důvodu řady změn, ke kterým v té době došlo nebo které se očekávaly (zánik ČSTV a Svazu turistiky, obnovení činnosti KČT a z toho vyplývající organizační změny, způsob financování, změny v oblasti kvalifikace a klasifikace a další změny, dotýkající se i značkařské činnosti). Tyto nepublikované kapitoly jsou součástí učebních textů teprve nyní v rámci jejich reedice.

Po roce 1996 byly učební texty přepracovány do formy platné dodnes. S ohledem na rozsáhlost metodiky značení a složitost organizační práce značkařských pracovníků byly rozděleny do těchto dílů.



- A Značkařský materiál**
- B Značkování pěších a lyžařských tras, terénních cyklotras a jezdeckých tras**  
Cestovní příkaz ke značkařské činnosti
- C Směrovky a tabulky**  
Turistické vývěsní a informační mapy  
První pomoc  
Bezpečnost práce a ochrana zdraví při značení
- D Značkařská topografie**
- E Organizace turistického značení**  
Finanční a materiálové plánování a rozpočtování
- F Koncepce sítě turistických značených tras**  
Údržba sítě turistických značených tras  
Změny v síti turistických značených tras
- G Evidence**
- H Zásady textové náplně směrovek a tabulek**
- J Revize turistických značených tras**
- K Právní aspektu zařizování, údržby a ochrany turistických značených tras**
- L Značkařská kvalifikace**  
Odznak "Turista-značkař"
- M Vývoj turistického značení**  
Značení v evropských státech
- N Značení cyklotras**

Podle metodických změn ve značení turistických tras, ke kterým v průběhu doby nezbytně dochází, jsou k jednotlivým dílům těchto učebních textů vydávány změnové listy. Nová vydání jednotlivých dílů vychází přibližně v pětiletých cyklech. Všechny díly učebních textů včetně změnových listů od jejich posledního vydání jsou uloženy na webových stránkách ÚV KČT, kde jsou přístupné všem značkařům.

Klub slovenských turistů (KST) vydal v roce 1989 v Športe, v středisku Športinform, brožuru autorů doc. ing. A. Guldana, CSc. a ing. arch. V. Dohnala s názvem „**Abeceda turistického značenia - Otázky a odpovede pre záujemcov o značkovanie**“. V dalším roce vydal KST ve stejném středisku další, obsažnější brožuru týchž autorů „**Základy turistického značenia. A: Príručka pre záujemcov o kvalifikačný stupeň značkář III. triedy**“.

Pravidla značení se v celém vývoji v podstatě nezměnila. Detailní provedení značek a jejich umístování však získalo podrobným rozpracováním metodiky značení své pevné zásady.

## 6.2. Vývoj turistických směrovek

Podstatně složitějším vývojem, než k jakému došlo u značkování, prošly turistické směrovky. Původně jen prosté nápisy na stromech a plotech byly později nahrazeny dřevěnými tabulkami, které byly zprvu naprosto nejednotné a zhotovované z toho materiálu, který byl právě k dispozici.



Také texty byly voleny celkem nahodile bez vzájemné souvislosti, s údaji někdy v kilometrech a jindy v hodinách. Ke konci třicátých let se ustálila forma dřevěné tabulky, na které byly uvedeny údaje pro oba směry chůze současně, doplněné dvěma šipkami. Nej kvalitnější byly tabulky litinové s reliéfním písmem, jejichž trvanlivost byla prakticky neomezená. Pro svou značnou nákladnost se však rozšířily jen málo. Vyskytovaly se např. v oblasti Beskyd a kolem Úštěka, dále v Jizerských horách a v Malých Karpatech na Cestě hrdinů SNP.

Po druhé světové válce byly tabulky nahrazeny směrovkami umístovanými pro oba směry značené trasy samostatně, takže je bylo možno natočit do příslušného směru. Rovněž údaje o vzdálenostech byly již důsledně uváděny v českých zemích v kilometrech a na Slovensku v hodinách. Ukázalo se však, že kvalita tehdy dostupných nátěrových hmot snižovala jejich životnost sotva na 2 - 3 roky, takže se v letech 1950-52 přešlo na dřevěné směrovky s vypalovaným textem. Avšak ani tento způsob nebyl vyhovující, protože podklad vlivem povětrnosti ztmavl a vypálené černé písmo na něm zaniklo.

V letech 1952-54 nedostatek finančních prostředků prakticky znemožňoval pravidelnou obnovu směrovek. Proto byly alespoň prováděny pokusy s materiálem, jehož životnost by byla vyšší. I přes odpor zastánců přírodních materiálů to nakonec vyhrály směrovky kovové, které jsou hromadně používány od roku 1957 a jsou dnes jedinými, s nimiž se v terénu setkáváme. Výlisky polotovarů směrovek se závěsy pro upevnění na nosný objekt a s hranami zpevněnými profilovanými prolisy jsou zhotoveny lisováním v záпустce z vysokotažného ocelového plechu a tloušťce 1 mm.

Tyto výlisky byly původně opatřovány nátěrem z vypalovaných emailů a nápisy syntetickým emailem. Jejich životnost - pokud nebyly mechanicky poškozeny - přesahovala 10 roků. Některé série těchto směrovek však měly velmi nekvalitní vrstvu vypalovacího emailu, takže docházelo po několika málo letech k rozsáhlé korozi jejich povrchu. V osmdesátých letech byl vypalovací email nahrazen emailem polyuretanovým. Žel, na tomto kvalitním podkladu docházelo k odloupávání písma, ať bylo zhotoveno syntetickým emailem či dvousložkovým polyuretanovým lakem. Tento nedostatek se podařilo odstranit jen částečně, a to použitím polyuretanového bezbarvého krycího transparentního laku; jeho nanesení na celou plochu hotové směrovky na krátkou dobu písmo chránilo, potom však se film tohoto laku - a následně i písmo - začaly rovněž loupat. Výběrem vhodnějšího druhu transparentního laku k použitému polyuretanovému emailu se životnost směrovek nakonec podařilo dostatečně zlepšit.

V krátkém mezidobí se přešlo z ručního písmomalířského zhotovování textů na metodu pomocí počítače, plotteru a vyřezávání šablon ze samolepicí folie. Touto šablonou se pak pomocí štětce vytvořilo písmo na směrovce.

V konečné podobě používané dodnes se antikorozi ochrana surových výlisků provádí jejich ponořením do fosfátu zinečnatého. Velmi odolná základní vrstva se vytváří nanášením práškových laků v elektrostatickém poli a jejich vypalováním ve speciálním zařízení při relativně vysoké teplotě. Pro obecně nízkou adhezi nátěrových hmot na takovém povrchu se pro zhotovování textů používá písmo vyřezané na plotteru z kvalitní samolepicí folie. K prodloužení životnosti písma se hotové směrovky opatřují obdobně jako při předchozí technologii ochranným transparentním vypalovacím práškovým lakem. Životnost těchto směrovek - pokud nejsou mechanicky poškozeny - přesahuje spolehlivě 15 roků.

### 6.3. Vývoj turistických nosných prvků

Turistickými nosnými prvky se rozumějí předměty v terénu, využitě k připevnění turistických informačních prvků, tj. především směrovek, ale také vývěsních map a značek. Zprvu se informační prvky instalovaly jen v místech přirozených či stávajících nosných prvků (stromů, dřevěných sloupů elektrického a telefonního vedení, budov apod.). Především v posledních desetiletích docházelo a průběžně stále dochází k náhradě uvedených dřevěných sloupů, které byly často využívány k instalaci směrovek, za sloupy ocelové a betonové. Neestetické a většinou také nespolehlivé připevňování směrovek drátem nebo jinými improvizovanými prostředky bylo v 70. letech nahrazeno připevňováním pomocí pozinkovaných ocelových lišt a pásů. Postupným upřesňováním metodiky značení, dalším vývojem sítě značených tras a v nemalé míře také z důvodů ochrany přírody, zejména při klasickém připevňování směrovek přibíjením hřebíky na stromy, došlo k situaci, kdy bylo nutné hledat další řešení.

Asi od 50. let minulého století se začaly používat dřevěné směrovníky různých tvarů a provedení; stylové dřevěné směrovníky se v některých oblastech používají stále i přes nevýhody s tím spojené (krátká životnost, nutnost časté údržby, obtíže se správným situováním směrovek). V 60. letech byly nahrazovány směrovníky ocelovými, z kterých se nakonec vyvinul nynější typizovaný pozinkovaný bezúdržbový směrovník s kulatou stříškou a s trubkovými držáky k připevňování směrovek.

Nosné prvky pro turistické vývěsní mapy byly do poloviny 60. let nejednotné a vycházely z rozměrů a individuálního provedení příslušné mapy, zhotovené většinou písmomalířskou technikou na plechu, na dřevě, bez krytí nebo chráněné zasklením apod. Se zavedením výroby vývěsních map kartografickou technikou na Slovensku v jednotném formátu byl pro tyto mapy zkonstruován typizovaný trubkový stojan, jehož součástí byl i samostatně použitelný rám pro instalaci mapy na zeď. Tento stojan byl a je i nadále používán i v českých zemích a to od doby, kdy i zde byla zavedena výroba obdobných map (viz 6.1.2.). Nevýhodou tohoto stojanu byly jeho rozměry a s tím spojené obtíže s dopravou. Proto vznikla dvojdielná verze tohoto stojanu, která je však náročná na přesné dílenské provedení.

I když řada těchto stojanů bude v terénu sloužit i nadále, vyrábí se od r. 2011 nový ocelový bezúdržbový stojan typu 2006. Je tvořen dvěma pozinkovanými trubkami  $\varnothing 60 \times 3,2$  mm o délce 3500 mm, na kterých je upevněn 4 ks jednoduchých objímek ocelový pozinkovaný rám s TVM. Nad rámem jsou umístěny z čelní strany lišta z pozinkovaného plechu pro sponzorskou přelepku a ze zadní strany rovněž z pozinkovaného plechu stříška vyspádovaná dozadu. Trubky stojanu jsou zabetonovány v zemi do hloubky 650 mm.

Podobně jako u směrovníků, používají se zejména v horských oblastech také dřevěné stylové stojany. Současný typizovaný dřevěný stojan je tvořen dvěma mohutnějšími nosnými sloupy (hranoly) ve funkci kotvicích svislých kůlů a dvěma slabšími na příčná břevna. Plocha pro umístění TVM a krycí polykarbonátové desky je vytvořena z desek tloušťky 20 mm sesazených na jednoduchou drážku. Polykarbonátová deska je přidržována dřevěnými lištami s osazením, které umožňuje potřebnou tepelnou dilataci desky. Stříška je sedlová, orientovaná podélně a zhotovená z prkének tloušťky 18 mm. Stříška je kryta nataveným asfaltovým pásem s horní stranou opatřenou břidličným ochranným posypem. Nosné sloupy stojanu jsou upevněny do ocelových U-profilů zabetonovaných v zemi do hloubky 650 mm.

## 6.4. Turistické mapy pro veřejnost

### 6.4.1. Vývoj turistických příručních map

V historii tvorby map je možno sledovat zobrazování sídel, vodních toků, horstev a též cest, podle nichž naši předchůdci cestovali a poznávali jiné kraje. O uvědomělé turistice na našem území prováděné záměrně podle mapy je však možno mluvit až začátkem 18. století, kdy pro účely poznání okolí nakreslil A. F. Zürner mapu Karlovarska.

V polovině 19. století se o výrazné zlepšení použitelnosti map pro turistiku zasloužil profesor pražské techniky K. Kořistka. Jeho přínos byl ve zpracování vrstevnicových map, opírajících se o vlastní měření. Vydal první vrstevnicovou mapu Moravy, plán Prahy a okolí a dále pak mapy Vysokých Tater, Krkonoš aj.

V letech 1872-73 vydal v Praze F. Kytka podle návrhu a zpracování K. Kareise německou mapu 1 : 288 000 Okolí pražské k potřebám výletním.

V roce 1876 vydal K. Kobenheyer mapu Vysokých Tater a podhůří v měřítku 1 : 100 000.

V roce 1880 vyhotovil J. Szitnyai a R. Tirta pro potřebu členů Sitnianského klubu (Szitnya társaság) mapu Banská Štiavnica a okolie.

V roce 1892 vydal A. Stephanie mapu kreslenou F. Blakovichem Okolie Bratislavy pro Modranskou turistickou společnost.

V roce 1910 vydal nákladem R. Prombergera F. D. Martinov v Olomouci mapu Malé Karpaty a Biela hora s podtitulkem "Turistická úprava juhozápadnej časti prebudeného Slovenska".

Počátkem našeho století a později i opakovaně vyšla v nakladatelství Mittelbach v Lipsku Neueste Spezialkarte vom Riesengebirge (Nejnovější speciální mapa Krkonoš) v měřítku 1 : 50 000 se zesílenými dvacetimetrovými vrstevnicemi v zastíněných místech.

Je-li již zmínka o Krkonoších, pak toto pohorie bylo snad nejvíce středem zájmu kartografů. Z českých map Krkonoš je jednou z nejzdařilejších mapa sestavená J. Ambrožem, kreslená M. Semíkem a vydaná V. Neubertem v měřítku 1 : 50 000 v několika vydáních před i po druhé světové válce, dokonce i se zimní mutací. V posledním vydání z roku 1948 byly již i značené trasy vytištěny ve svých přirozených barvách.

Pro turistiku měly význam i jiné edice, jako mapy okresů vydávané lounským nakladatelem Fastrem, pražským Vilímkem, dále Šolcem a Šimáčkem a již zmíněným Neubertem a také mapy redigované učitelskými spolky, na Slovensku Národohospodárskými župami apod. Značnou profesionální úroveň měly mapy německých vydavatelů v Lipsku, Drážďanech a Liberci, zobrazující severní pohraničí.

O rozvoj turistiky se však nejvíce přičinily mapy vojenské, které byly až do padesátých let minulého století hlavní, snadno dostupnou a se současným stavem stále udržovanou pomůckou, navíc velmi pečlivě kartograficky zpracovanou. Mapy původně zpracoval Vojenský zeměpisný ústav ve Vídni a po vzniku Československa v Praze. Tyto mapy souvisle pokrývaly území celého Rakouska-Uherska. Turisté nejvíce využívali soubor map speciálních v měřítku 1 : 75 000.

Od roku 1935 pak vydával Vojenský zeměpisný ústav v Praze ve spolupráci s KČST sbírku turistických map, což byly zmíněné mapy speciální s dotiskem turistických značených tras a posléze po roce 1942 i s dotiskem turisticko-vlastivědné náplně.



Od roku 1945 se tato edice rozvíjela dále v tom směru, že byly vydávány listy, znázorňující vždy určitou ucelenou turistickou oblast. Vůdčí osobností při tvorbě těchto map byl RNDr. K. Hlávka a J. Dostál, který mapy revidoval a používal jako přílohové mapy v průvodcovské knižnici KČST.

Politická situace, která nastala na počátku padesátých let, způsobila, že dosud vydávaná edice, která měla jako podklad topografické mapy, musela být přerušena a mapy byly staženy jako tajné z prodeje. Turistika ovšem hledala cesty, jak poskytnout veřejnosti vhodnou náhradu. Zprvu to byly mapy pohledové zpravidla v měřítku 1 : 75 000, které v originálech kreslil prof. S. Vorel a vydávalo Státní tělovýchovné nakladatelství a Čedok a zpracovával Orbis, n.p. Byly v nich zobrazeny i značené trasy. Reprodukční zpracování však pokulhávalo za obdobnými mapami zahraničními, které v takové podobě byly spíš doplňky prospektů. Ojedinele pak vyšla např. v roce 1951 mapa Malé Fatry (letní i zimní), v roce 1953 Malých Karpat a v roce 1955 okolí Banské Bystrice. V roce 1956 vyšla také horolezecká mapa Hruboskalsko včetně značených tras.

Úsilí turistů-značkařů bylo završeno vznikem souboru turistických map, které pod střešní Ústřední správou geodézie a kartografie vydávaly české a slovenské kartografické podniky. Soubor turistických map vycházel od svého vzniku v roce 1957 (připravován byl již od roku 1955) ve víceméně ustáleném klíči a dosáhl několika edicí až do r. 1990. S výjimkou období let 1962-68 byly mapy úmyslně rozměrově deformovány.

V čele tvorby turistické náplně těchto map se značenými trasami stáli ing. Jiří Rohlík v českých zemích a Juraj Szolmolányi na Slovensku, kteří postupně spolupracovali s několika sty značkaři a jiných dobrovolných pracovníků.

Poslední edice měla 49 titulů v měřítku 1 : 100 000 a 16 titulů v měřítku 1 : 50 000 a větším. Vycházela od roku 1975 a podařilo se v ní dosáhnout s ohledem na předpisy platné v té době maxima z hlediska turistického, neboť značkový klíč map zahrnoval všechny potřebné informativní prvky pro obecný cestovní ruch i výkonnostní turistiku. Mapy obsahovaly zobrazení vrstevnic po 20 m, což do určité míry umožňovalo pomocí kresby terénu pohyb i mimo značené trasy. Značkový klíč byl obohacen o řadu značek důležitých pro cestovní ruch a ochranu přírody. Tak jako i v minulých edicích, byla i zde na zadní straně map textová část.

Klad listů byl kompromisně dohodnut tak, aby vyhovoval tehdejšímu předpisům, tj. že území státu nesmí být v takovém měřítku souvisle zobrazováno. Některá území (dlouhé úzké "koridory" ve vnitrozemí a některá území příhraniční) tak po řadu let na turistických mapách chyběla. Na Slovensku se podařilo klad listů projednat současně s nakladatelstvím Šport tak, aby rozsahy map odpovídaly i vymezení řady nových průvodců a mapy se tak mohly stát mapami přílohovými. Mapy musely být v tomto období - až do roku 1990 - vydávány opět s průměrnou 5% deformací.

Edice byla doplněna vodáckými mapami, lyžařskými mapami a turistickými vývěsními mapami.

Po listopadu 1989 se otevřely možnosti související s odtajněním map a obnovený KČT se vrátil k vydávání map ve spolupráci s vojenskými organizacemi, tentokrát s Vojenským kartografickým ústavem v Harmanci na Slovensku s využitím vojenských topografických map, které byly po 40 let tajné. Byl vytvořen klad listů respektující ucelenost turistických a geografických oblastí. Edice měla 93 titulů v měřítku 1 : 50 000 a byla dokončena v r.1997. Výjimečně situačně husté oblasti vydávalo nakladatelství ROSY v měřítku 1 : 25 000. Na tvorbě se podílel podstatně rozšířený tým zpracovatelů a lektorů ve srovnání s mapami vytvářenými dříve. Mapy zobrazovaly síť turistických značených tras v kompletním a aktuálním stavu se všemi podrobnostmi, které umožňuje měřítko 1 : 50 000 (případně 1 : 25 000 užitá ve výřezech umístěných na okraji mapy). Rovněž v turisticko-vlastivědné náplni bylo možné téměř všechny prvky přesně lokalizovat. Vzhledem k topografickému podkladu vojenských map, který byl ve svém měřítku v té době nejdokonalejší ze všech



map vydávaných v České republice, byly i mapy edice KČT řazeny k nejkvalitnějším turistickým mapám v Evropě.

Vzhledem k tomu, že vydávání turistických map je dosti náročnou hospodářskou a komerční činností, vytvořil si KČT k tomuto účelu vlastní obchodní společnost s ručením omezením TRASA, která v prvních letech provozovala i klubové turistické chaty. Po prvotních dosti vážných hospodářských problémech se nakonec stalo vydávání turistických map i ekonomicky dosti zajímavou klubovou činností.

Ovšem vláda ČR svým usnesením bohužel omezila používání vojenských topografických map v civilním sektoru rokem 2005. I když si AČR k tomuto roku již vytvořila zcela nový systém digitálních topografických map a tyto původní vojenské mapy pro ni ztratily význam, nepodařilo se nám dosáhnout toho, abychom měli možnost i po roce 2005 používat tyto staré topografické mapy pro tvorbu našich turistických map. Proto jsme byli nuceni si vytvořit pro naše turistické mapy vlastní digitální mapové podklady. Tohoto náročného úkolu se ujala Trasa ve spolupráci se zeměměřickou kanceláří ing. M. Šedého. Od Zeměměřického úřadu byly zakoupeny rastrové mapy 1:50 000, které ing. Šedý postupně převáděl do digitální formy a obsahově doplňoval podle našich turistických map. Tyto práce byly zahájeny v roce 2004 a ukončeny poslední turistickou mapou edice na vlastních digitálních podkladech v roce 2009.

Od roku 2000 se KČT pokusil vydávat i vlastní cykloturistické mapy v měřítku 1 : 100 000. Byla připravena edice 28 titulů pokrývající celé území ČR . V té době však byl již náš trh pokryt cykloturistickými mapami jiných vydavatelů. To způsobilo, že prodejnost našich map byla poměrně malá, takže jejich vydávání se stalo ztrátovým. Z těchto důvodů nebyla zatím celá edice dokončena a prodejnosti příliš nepomohl ani pokus o inovaci kartografického provedení mapy a její převedení do měřítka 1:50 000, ani modernizace obálky. V současné době řeší ÚV KČT problém, zda vydávání cykloturistických map zastavit, nebo najít podmínky, za nichž by bylo možno v něm za ekonomicky únosných podmínek pokračovat.

#### **6.4.2. Vývoj turistických vývěsních map**

Již před rokem 1939 byly značené trasy na svých východištích a významnějších rozcestích doplňovány turistickými vývěsními mapami. Na plechu nebo dřevě byla schematicky namalována základní topografická situace příslušného prostoru se zákresem průběhu turistických značených tras a důležitých turistických objektů.

Na počátku šedesátých let 20. stol. zahájila slovenská značkařská složka ve spolupráci s Kartografickým nakladatelstvím v Bratislavě výrobu zcela nových vývěsních map. Kartografické nakladatelství vytisklo příslušnou turistickou mapu požadovaného prostoru ve formátu 1200 x 1800 mm. Tato mapa se nalepila na vodovzdornou překližku a opatřila vodovzdornou povrchovou úpravou. V nevelkém časovém odstupu se začalo s výrobou těchto vývěsních map i v českých zemích. Vodovzdorná úprava byla později ještě zdokonalena laminací papírových vývěsních map do vrstvených hmot (umakartu) představují esteticky působící i trvanlivou orientační a propagační pomůcku na značených trasách. I když takto upravené vývěsní mapy vykazovaly vysokou odolnost proti mechanickému poškození i povětrnosti, bylo je nutno chránit před přímým ozářením slunce, protože jejich barvy brzy vybledly.

Když byla v roce 1998 v ČR zrušena výroba umakartu, bylo třeba hledat jiný způsob výroby vývěsních map. Zpočátku byly papírové vývěsní mapy oboustranně zalaminovány plastovou fólií a ve stojanech a rámech chráněny polyakrylátovou deskou a tloušťce 3 mm. Nevýhodou tohoto řešení bylo to, že při poškození laminace mapy papírová mapa vlhla a postupně se na ní objevovaly

hnědé skvrny. Kromě toho se polyakrylátová deska změnami teploty nevratným způsobem dosti deformovala. Proto byl tisk vývěsních map převeden na především vůči vlhkosti odolné plastové fólie a polyakrylátová deska nahrazena deskou polykarbonátovou, která je jak tepelně, tak zvláště mechanicky podstatně odolnější. Nevýhodou tohoto způsobu osazování vývěsních map je to, že mapa není celou svou plochou nalepena na podložku, takže působením tepelných výkyvů dochází k jejímu mírnému zvlnění, což nepůsobí příliš esteticky. Nicméně tímto způsobem byly turistické vývěsní mapy vyráběny a osazovány přibližně až do roku 2011.

Rozvoj technologií výroby propagačních a informačních materiálů i snížení jejich ceny umožnil v roce 2012 přistoupit k ověřování dalších úprav výrobní technologie vývěsních map. Zatím se ověřuje jak nalepení vývěsní mapy vytisknuté na plastové fólii její lící stranou přímo na polykarbonátovou desku, tak i přímá aplikace mapy na sendvičové nosné desky, které by snad nevyžadovaly použití krycích polykarbonátových desek. Podmínkou je, aby v případě poškození vývěsní mapy nebo jejího zastarání ji bylo možno z podložky odstranit a aplikovat na ni novou mapu.

## **7. MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE**

### **7.1. Dvoustranné spolupráce**

#### **7.1.1. Polsko**

Naše spolupráce v oblasti turistických značených tras se zahraničními partnery prakticky začíná v roce 1955, kdy vlády Československa a Polska začaly jednat o vzájemném rozvoji turistického ruchu. Na základě Úmluvy vlád obou států v roce 1959 byl dán základ k vytvoření turistických pohraničních konvencí. V rámci toho byla v roce 1961 otevřena v Krkonoších Cesta československo-polského přátelství, která je vyznačena červeně a v délce 27,5 km vede od Tvarožníku nad Voseckou boudou po hraničním hřebenu poblíž Sněžných jam k Petrově a Špindlerově boudě. Odtud pokračuje pod Stříbrným hřbetem po polském území nad oběma Stawy, vrací se k bývalé Obří boudě, vystoupá na Sněžku a po Obřím hřebenu na Svorovou horu; pak klesá na Soví sedlo a končí na hraničním přechodu Pomezní Boudy. V současné době (1995) se jedná o jejím prodloužení západním směrem až do Jizerských hor. Polská strana se zároveň aktivně zasazuje za realizaci dálkové, zeleně značené hraniční trasy od Pomezních Bud východním směrem.

V roce 1968 se v Jeleniej Górze uskutečnilo prvé dvoustranné setkání mezi zástupci komise značení předsednictva výboru Svazu turistiky ÚV ČSTV a komise horské a lyžařské turistiky Polskiego Towarzystwa Turystyczno Krajoznawczego (PTTK) z Krakova. Po několika nepravidelných setkáních se od roku 1979 konají tato setkání pravidelně každý rok střídavě na území obou států. Jejich hlavní náplní je především vzájemné sladění průběhu turistických značených tras v hraniční oblasti obou států. Tato spolupráce při zpřesňování zákresů průběhu turistických tras na území sousedního státu na mapových podkladech je velmi závažná z toho důvodu, že obě strany jsou přímo zainteresovány na vydávání turistických map se značenými trasami. Další náplní těchto setkání je výměna metodických materiálů i praktických zkušeností z oblasti vlastního značení a využívání informačních objektů v terénu, jakož i další společné problémové otázky.

Po roce 1993 nahradila tato jednání jednání třístranná, kdy po rozpadu Československa zde samostatně vystupovala i Sekce značení Klubu slovenských turistů. Tato jednání se konala





jedenkrát za dva roky střídavě na území jednoho ze tří zúčastněných států. Zatím poslední takové jednání se uskutečnilo v květnu 2009 v Mostech u Jablunkova.

### **7.1.2. Německo**

Obdobné dvoustranné jednání se zástupci tehdejší organizace Kulturbund der DDR (KB) se poprvé uskutečnilo v roce 1979 v Drážďanech. Od té doby docházelo k těmto setkáním nepravidelně a to pouze v naléhavých konkrétních případech. V současné době, v důsledku politických změn u nás i v Německu, dochází i v této oblasti našich hranic k uvolňování cestovního ruchu a značně se rozšiřuje počet hraničních přechodů v rámci Dohody o malém pohraničním styku. Návrh Dohody předpokládá postupné zřizování turistických stezek a turistických zón na státních hranicích a to od trojmezí česko-rakousko-německého až po trojmezí česko-německo-polské. K této problematice byla svolána porada zástupců rady značení výkonného výboru KČT s představiteli německých značkářů, která se uskutečnila v Chebu v roce 1994. Na tomto zasedání byl dojednáán mj. společný postup při vytváření potřebných podmínek pro zřizování turistických stezek překračujících státní hranici na standardních i turistických hraničních přechodech a to pro různé druhy přesunu. Současně bylo dohodnuto, že turistická sdružení obou států provedou vyznačení tras vedoucích přes turistické hraniční přechody a doplní trasy prvky informačního systému.

Zástupci obou stran se dále dohodli na regionálních úrovních jednání, na kterých bude posouzena stavba sítě turistických značených tras v blízkosti společné státní hranice a doporučený případné úpravy.

V současné době odpovídá propojení naší a německé sítě turistických tras zájmům turistů obou zemí, nové trasy vznikají bez jakýchkoli dalších omezení. Výjimkou je oblast Šumavy, kde se sice podařilo v l. 2008 až 2010 vyznačit další přeshraniční trasy, ale ne v oblasti Březníku a Modravských slatí.

### **7.1.3. Rakousko**

Až do r. 1989 neexistovala žádná turistická přeshraniční trasa do Rakouska. Pozdější zájem české strany o zavedení obdobného systému turistických tras, jaký se utvořil na hranici s Německem a Polskem v rámci Dohody o malém pohraničním styku, však nenašel u rakouské vlády odezvu. Přesto vzniklo, většinou na základě domluvy sousedních obcí a později krajů, na obou stranách hranice několik prvních přeshraničních tras, které se později dále rozšiřovaly. Spolupráce s rakouskými turistickými organizacemi v oblasti značení však dodnes není z rakouské strany nijak jednotně organizována.

### **7.1.4. Maďarsko**

Ke dvoustrannému jednání o problematice značení došlo s Maďarským svazem přátel přírody (Magyar Természetbarát Szövetség) až v roce 1992 v Bratislavě, kdy delegaci Federace českých a slovenských turistů (FČST) vedl úřadující předseda dr. D. Kubala. Obě strany se vzájemně informovaly nejen o problematice značení a spolupráci se správami národních parků a chráněných krajinných oblastí, ale i dalších otázkách turistické činnosti. Pro české zástupce bylo toto setkání nejen prvním, ale i posledním, neboť v důsledku ukončení činnosti FČST k 31. 12. 1992 po rozpadu České a Slovenské federativní republiky na dva samostatné státy není Maďarsko hraničním partnerem České republiky.



## 7.2. Vícestranné východoevropské aktivity do roku 1990

### 7.2.1. Dálkové cesty

V roce 1978 svolala polská organizace PTTK ZG do Krakova mezinárodní poradou, na kterou pozvala zástupce turistických organizací všech tehdejších evropských socialistických států. Dostavili se zástupci z Bulharska, Československa, tehdejší NDR a Polska. Hlavním bodem jednání byl návrh polské strany na vybudování dálkové pěší turistické trasy vedoucí zeměmi tohoto společenství. Trasa podle původního návrhu měla vycházet z tehdejší NDR a procházet Československem, Polskem do tehdejšího Sovětského svazu a karpatským obloukem až do Rumunska.

O rok později se na konferenci do Krakova dostavily delegace Československa, Maďarska, tehdejší NDR a Polska. Jelikož se, ani přes urgence, nevyjádřily k návrhu průběhu trasy delegace Rumunska a tehdejšího Sovětského svazu, byl přítomnými zástupci přijat návrh na první mezinárodní turistickou trasu zeměmi tohoto společenství pod názvem Mezinárodní horská cesta přátelství Eisenach-Budapest (MHCP EB). Tím byl dán základ k vytvoření systému dálkových mezinárodních cest přátelství na území těchto východoevropských států. Současně byly odsouhlaseny zásady realizace tohoto systému.

V roce 1980 na mezinárodní konferenci v Zakopaném byl odsouhlasen průběh MHCP EB na území jednotlivých států (tehdejší NDR, Československa, Polska a Maďarska), její organizační řád a další náležitosti. Schválený návrh trasy MHCP byl vytvořen z vybraných tras probíhajících po návazných hřebenech horských masivů stávajících národních sítí a to mimo hraniční pásma. Státní hranice přecházela jen na oficiálních hraničních přechodech. Trasa začínala na hradě Wartburg a po 2695 km končila na předměstí Budapešti. Územím Československa procházela ve třech samostatných úsecích v celkové délce 913 km se 33 kontrolními body.

Další jednání se pak konala roku 1981 v tehdejší NDR a roku 1982 v Československu; byly na nich upřesněny podmínky realizace této trasy v terénu. Slavnostní předání MHCP EB turistické veřejnosti v Československu se konalo v roce 1983 na Makovském sedle v Javorníkách v návaznosti na plenární zasedání výboru Svazu turistiky ÚV ČSTV za účasti turistických kolektivů a to nejen od nás, ale i ze zahraničí, včetně oficiálních delegátů. Obdobným způsobem došlo k předání této trasy v tehdejší NDR na hradě Wartburgu, v Polsku v Szczyku a v Maďarsku v Budapešti.

Na zmíněném jednání v Zakopaném v roce 1980 byla přítomna i delegace Bulharska. Tehdy byla přijata myšlenka vytvoření sítě dálkových tras procházejících východoevropskými zeměmi; po MHCP EB byla navržena druhá mezinárodní trasa a to v Bulharsku. Šlo o trasu Kom - Emine (MHCP KE) vedoucí pohořím Stará Planina. Předpokládalo se její následné prodloužení, pokud by se podařilo uskutečnit v tomto smyslu jednání se zástupci turistických organizací v Jugoslávii a případně také Řecka

### 7.2.2. Značkařská metodika

Na základě usnesení představitelů turistických organizací východoevropských států na konferenci v roce 1983 v bulharské Sofii byla československá strana pověřena vypracováním návrhu na unifikaci vybraných symbolů v oblasti značených turistických tras, které by byly obecně platné ve všech východoevropských zemích a pomohly tak turistické veřejnosti při intenzivnějším rozvoji mezinárodního cestovního ruchu.

V roce 1987 se konala v Hermsdorfu (tehdejší NDR) poradou značkařských pracovníků z východoevropských států, která připravila na základě československého materiálu návrh na sjednocení značkařské symboliky pro mezinárodní konferenci o turistice v Moskvě v témže roce. Tato konfe-



rence přijala československý materiál jako materiál metodický a usnesla se, že jednotlivé státy budou podle něho zavádět sjednocování v etapách a to podle svých, zejména ekonomických, možností. Uvedený materiál byl v Československu vydán jako československá státní norma pod označením ČSN 01 8025 Turistické značení.

### 7.3. Spolupráce s Evropskou asociací turistických klubů (EATK)

Evropská asociace turistických klubů (EATK) [European Rambler's Association (ERA) – Europäische Wandervereinigung (EWV) – Fédération Européenne de la Randonnée Pédestre (FERP)] byla založena v roce 1969 a v současné době sdružuje na 53 organizací pěších a vysokohorských turistů z 27 evropských zemí a dva přidružené členy z Izraele a Maroka. Sídlo organizace je v Kaselu v Německu, ale informace je možno získat i na českém sekretariátu při ÚV KČT. Hlavním úkolem EATK je pečovat o pěší a vysokohorské turisty, chránit přírodu a přispívat k porozumění mezi národy. EATK organizuje v evropských zemích dálkové turistické trasy a putování po nich, seznamování s významnými kulturně-historickými a přírodními lokalitami, výměny turistických skupin a pomáhá předávat aktuální turistické informace členským organizacím. V současné době je vytvořeno celkem 12 dálkových tras (EDT), označených písmenem E s pořadovou číslicí, rozšířených po celé Evropě o celkové délce přes 50 000 km. V současné době se nepředpokládá a ani nepovažuje za únosné počet těchto tras dále zvětšovat a některé stávající prodlužovat. Důvodem je mj. to, že zejména v balkánských a pobaltských zemích se jen obtížně navazují kontakty s organizacemi, které se problematikou značení turistických tras zabývají. V evropských zemích bývalého Sovětského svazu značení turistických tras prakticky neexistuje.

Východoevropské země s výjimkou Maďarska nebyly do poloviny 80. let v EATK zapojeny a dálkové trasy jimi neprocházely. KČT je řádným členem EATK od roku 1993. V roce 1994 byl předseda KČT ing. J. Havelka zvolen na kongresu EATK třetím viceprezidentem této mezinárodní turistické organizace a roku 1997 jejím prezidentem. Tuto funkci vykonával až do roku 2009.

#### 7.3.1. První kontakty s EATK

K prvním kontaktům Svazu turistiky ČSTV s organizací EATK došlo při slavnostním předání MHCP EB turistické veřejnosti v polském Szczyku v roce 1983. Zde došlo k setkání členů československé delegace s dr. Robertem Wurstem, prezidentem uvedené organizace.

Po konzultacích se státními orgány došlo k oficiálnímu jednání zástupců výboru Svazu turistiky ÚV ČSTV s delegací EATK vedenou dr. R. Wurstem roku 1989 ve Vídni. Programem jednání byly především návrhy na propojení EDT s trasami vedoucími po území Československa, zejména pak s trasami projektovanými v systému MHCP s cílem spojení EDT s tehdejší NDR, Polskem a případně tehdejším Sovětským svazem.

#### 7.3.2. Zapojení československa (čsfr, ČR) do systému EDT

V letech 1989 a 1990, kdy došlo k rozpadu bloku východoevropských států, nastala vhodná doba pro přehodnocení vztahu FČST k organizaci EATK. Za tím účelem byla koncem roku 1990 svolána do Bratislavy dvoustranná porada zástupců EATK pod vedením dr. R. Wursta a FČST pod vedením dr. D. Kubaly. Přítomnými zástupci obou organizací bylo přijato rozhodnutí o tom, že FČST vypracuje žádost o přijetí za člena ETS. Další jednání se týkalo konkrétních opatření pro rozšíření sítě EDT na území naší republiky. MHCP EB se stala součástí EDT E3 s tím, že se předpokládalo ještě vytvoření jižní varianty této trasy sledující hřeben Krušných hor a probíhající mezi hraničními přechody Pomezí nad Ohří a Hřensko. Dalším záměrem bylo vytvořit severní větev EDT E6



s průběhem mezi hraničními přechody Pomezí nad Ohří a Železná Ruda. Relativně kratší (severní) variantou EDT E8 se připravovala trasa v Podyjí mezi hraničními přechody Vratěnin a Hnanice.

Nedlouho po tomto jednání - v roce 1991 - došlo na československo rakouské hranici mezi Bratislavou a Hainburgem k slavnostnímu spojení EDT E8 s Cestou hrdinů SNP, která se tak stala její součástí.

Ve druhé polovině roku 1991 byl na dvoustranném jednání mezi zástupci EATK a FČST v Praze předložen československý návrh průběhu EDT E10 na území ČSFR. Návrh byl po připomínkách a úpravě připraven pro jednání valné hromady EATK v roce 1992 ve švédském Göteborgu, kde byl schválen. Tato trasa je vedena po vybraných značených turistických trasách Čech mezi hraničními přechody Varnsdorf a Studánky u Vyššího Brodu. K jejímu slavnostnímu otevření došlo v září 1994 na zámku v Mělníku za přítomnosti tehdejšího prezidenta EWV dr. R. Wursta.

V současné době územím ČR prochází čtyři EDC, z nichž některé nebo jejich části jsou variantami základních cest vedoucích vně našeho území (viz příloha 1).

### **E3 (protíná území ČR ve třech samostatných úsecích)**

#### *1. úsek (jižní varianta cesty):*

Pomezí nad Ohří (CZ/D) – Cheb – Karlovy Vary – Boží Dar – Klínovec – Tisá – Děčín – Hřensko  
**292,5 km**

#### *2. úsek:*

Hřensko (CZ/D) – Hřernsko – Pravčická brána – Jetřichovice – Jedlová (křiž. s E10) – Hvozd – Ještěd – Liberec – Jizera – Harrachov (CZ/P)  
**142,0 km**

#### *3. úsek:*

Mladkovské sedlo (CZ/P) – Králíky – Ramzovské sedlo – Červenohorské sedlo – Praděd – Rýmařov – Hradec nad Moravicí – Radhošť – Horní Bečva (CZ/SK).  
**281,5 km**

### **E6 (severní varianta cesty)**

Pomezí nad Ohří (CZ/D) – Cheb – Mariánské Lázně – Domažlice – Pancíř – Železná Ruda (CZ/D)  
**217,0 km**

### **E8 (severní varianta cesty)**

Vratěnin (CZ/A) – Bítov – Vranov n. D. – Hnanice (CZ/A)  
**59,5 km**

### **E10**

Varnsdorf (CZ/D) – Jedlová (křiž. s E3) – Doksy – Mělník – Říp – Praha (Troja) - volný průchod Prahou - Praha (Zbraslav) – Karlštejn – Orlík – Zvíkov – České Budějovice – Vyšší Brod – Studánky (CZ/A)  
**477,0 km**



Průběh všech těchto úseků EDC je zachycen v edici turistických map KČT. V terénu je jejich průběh vyznačen odpovídajícím symbolem (písmenem E a příslušným číslem) v pestrém pásu hrotu směrovky.

## 8. ZNAČENÍ V EVROPSKÝCH ZEMÍCH

Při svých turistických cestách po Evropě se v jednotlivých státech setkáváme s různými způsoby značení turistických cest jednotlivých přesunů, kterých se snažíme využívat. Při tom zpravidla zjišťujeme, že způsob značení se v jednotlivých zemích dosti podstatně liší od našeho značení. Kromě toho jeho provedení zpravidla nás nevede tak spolehlivě, jak jsme na to zvyklí u nás. Abychom všem našim turistům usnadnili pohyb po turistických značených cestách v zahraničí, připravili jsme tento přehled turistického značení ve většině evropských států.

Jako členové Evropské asociace turistických klubů jsme prostřednictvím této organizace oslovili řadu turistických klubů jednotlivých zemí, které se značením zabývají. I když tyto kluby obdržely dosti podrobný dotazník, tak se nepodařilo od všech získat výstižné odpovědi na všechny položené otázky. To způsobilo, že informace o značení nebylo možno u všech zemí zpracovat ve stejném rozsahu. Kromě toho je nutno vzít v úvahu, že získané podklady pocházejí z let 2004-05, takže pochopitelně neobsahují pozdější změny, pokud se nám nepodařilo je získat jinými cestami. Při zpracování tohoto materiálu jsme samozřejmě použili i osobních zkušenosti jednotlivých turistů, kteří značení v jednotlivých zemích využívali a kteří nám o jeho provedení poskytli potřebné informace.

Popis značení v jednotlivých evropských zemích je zpracován tak, že za tímto úvodem je stručná kapitola s obecnou charakteristikou evropského značení, za níž následují popisy značení v abecedně řazených jednotlivých evropských zemích. Na prvním místě je uvedeno pěší značení a za ním následuje lyžařské a cykloturistické značení, pokud v jednotlivých zemích existují a pokud jsme o těchto druhích značení získali potřebné informace. Nezapýváme se trasami pro horská kola, kolečkové brusle a hipotrasami. V případě, že se nám podařilo získat i informace o turistických mapách se sítí značených tras, tak je to uvedeno v závěru popisu značení v příslušné zemi. V příloze 2 jsou v abecedním pořádku uvedeny všechny v textu popisované země s barevným vyobrazením používaných značek a většinou i směrovek.

### 8.1. Obecná charakteristika značení

Způsoby pěšího značení v Evropě je obecně možno rozdělit do čtyř skupin.

1. Jednu skupinu tvoří přímořské státy západní Evropy, které používají dvoupásového značení, k nimž patří Francie, Španělsko a země Beneluxu. Od tohoto způsobu se odlišuje značení ve francouzských Vogézách, které se spíše blíží tvarovému značení v Německu.
2. Druhou skupinou jsou země SRN, které používají převážně tvarového značení, tvořeného různými jednoduchými geometrickými tvary (trojúhelník, čtverec, kříž apod.), ale i dosti složitými symboly, které nelze ručně v terénu malovat. Výjimku tvoří země bývalé NDR, které je možno spíše řadit až do 3. skupiny. K německým zemím lze přiřadit i Řecko, které rovněž používá převážně tvarového značení.



Kromě toho jsou v některých zemích obou těchto skupin malované značky považovány pouze za doplňkové značení a trasy jsou převážně značeny plastovými nebo kovovými směřovkami (bez textů). Tak je prováděno značení např. ve Švýcarsku. Kromě toho je Švýcarsko určitou přechodovou zemí mezi druhou a třetí skupinou, protože u horských a vysokohorských tras používá třípásového značení.

3. Třetí samostatnou skupinou jsou země střední a východní Evropy, které používají převážně třípásového značení s okrajovými upozorňovacími bílými pruhy a středním pruhem vedoucí barvy. Od tohoto systému se odlišuje pouze Rakousko, kde jsou většinou vnější pásy červené a vnitřní pás bílý s černým číslem značené trasy. Ovšem i v Rakousku se v prostorách s hustou sítí značených tras vyskytuje toto třípásové značení.
4. Zcela zvláštního značení se používá ve Velké Británii, v jednotlivých skandinávských zemích a v zemích bývalé Jugoslávie.

Kromě toho, pro každou zemi je zcela specifické provedení a umístování směřovek s popisem průběhu značené trasy.

Tato roztříštěnost značení, vyplývající z dlouhodobého a v podstatě izolovaného vývoje v jednotlivých zemích, představuje hlavní překážku sjednocení metodiky značení pěších tras na evropské úrovni a je zřejmě důvodem toho, proč všechny zatím v tomto směru provedené pokusy o sjednocení ztroskotaly.

## 8.2. Popis turistického značení v jednotlivých evropských zemích

### 8.2.1. Belgie

Rozsah pěších dálkových tras činí ve Flandrech 3 100 km a ve Valonsku 3 500 km.

#### Pěší značení

Síť pěších značených tras tvoří dálkové (GR), regionální a místní trasy. Dálkové trasy (GR) přímo navazují na obdobné trasy na území Francie, Holandska a Německa. Pro dálkové trasy jsou vydávány průvodce s popisem průběhu trasy, mapami a s přehledem turistických služeb.

Dálkové trasy (GR) jsou vyznačovány dvojpásovými značkami o rozměru 90 x 70 mm, jejichž horní pás je bílý a spodní červený. Na změnu směru značené trasy se upozorňuje částečně zdvojenou značkou se směřovou šipkou. Na odbočky se upozorňuje značkou, jejíž bílý pás je ve směru odbočky šikmo protažen přes pás červený. V případě, že je nutno z nějakého důvodu souvislé značením přerušit, umístí se na oba konce neznačeného úseku šipky s údajem o jeho délce.

Pro regionální trasy se používá stejných značek, ale jejich horní pruh je žlutý.

Dálkové trasy (GR) jsou vybaveny dřevěnými směřovkami, na nichž je uvedeno některé významné nebo cílové místo trasy, a menším písmem její průběh. Vzdálenosti nejsou udávány. Při konci směřovky bez směřového hrotu nalezneme druh, číslo trasy a symbol, kterým je vyznačována.

#### Cykloturistické značení

Na území Belgie se postupně rozvíjí značení dálkových cykloturistických tras, označovaných ve Flandrech LF (Lange-Afstands-Fietsroutes) a ve Valonsku RV (Rando-Velo). Cyklo-turistické trasy jsou vyznačovány stejně jako regionální pěší trasy, ale spodní pruh značky je modrý.



## Turistické mapy

Síť pěších dálkových značených tras (GR) je zakreslena v belgických topografických mapách 1:25 000, 1:50 000 a 1:100 000 a v mapě celého území Belgie v měřítku 1:250 000, které vydává Nationaal Geografisch Instituut (Národní zeměpisný ústav), B-1000 Brussel, Abdij ter Kameren, tel. +32 (0)2 629 8282, [www.ngi.be](http://www.ngi.be). Belgické turistické mapy se zákresem sítě pěších dálkových značených tras vydává rovněž německé nakladatelství Kompass.

### 8.2.2. Bosna a Hercegovina

Původní rozsah sítě značených tras se pohyboval kolem 8 000 km. Válečné události mnohé cesty poškodily a po některých je stále ještě uzavřen průchod pro nebezpečí výskytu nevybuchlé munice a výbušnin. Zcela bezpečných horských značených tras zůstalo v současné době jen asi 100 km.

#### Pěší značení

Viz **CHORVATSKO**.

### 8.2.3. Bulharsko

Délka sítě turistických značených tras se pohybuje kolem 6 000 km.

#### Pěší značení

Základním požadavkem při stavbě sítě je, aby se pokud možno nestýkaly nebo nekřížovaly značené trasy stejné vedoucí barvy. Při tom se dodržuje zásada, aby hlavní trasy byly značkovány červenou a modrou vedoucí barvou a vedlejší zelenou a žlutou.

Celá síť pěších značených tras je vyznačkována třípásovými značkami, doplněnými v omezené míře i značkami tvarovými. Jednotný systém pěšího značení používá čtvercových vodorovných třípásových značek o délce strany 100 mm, jejichž vnější pásy jsou bílé a střední pás barevný. Mezera mezi pásy je 5 mm široká. Pořadí vedoucích barev podle významnosti je červená, modrá, zelená a žlutá. Šipky se používá v případě, mění-li značená trasa náhle směr nebo odbočuje-li na jinou komunikaci. Na konec souběhu dvou značených tras upozorňuje speciální dvoubarevná značka tvaru "Y", jejíž ramena směřují do směrů rozcházejících se tras.

Jako směrovky se používá jak tabulek se směrovými šipkami (pro víceřádkové texty), tak směrovky (pro jednořádkové texty). Údaje o vzdálenosti jsou udávány v hodinách nebo v kilometrech. Na tabulkách je u každého směru doplněn symbol značené trasy. U směrovky se symbol trasy umísťuje do hrotu směrovky a při protilehlém okraji směrovky se uvádí zkratka BTS (Bulharský turistický svaz).

#### Lyžařské značení

Jednotný systém zvláštního lyžařského značení používá čtvercových vodorovných třípásových značek o délce strany 100 mm. Upozorňovací barva jejich vnějších pásů je žlutá a vedoucí barvy středních pásů v pořadí podle významnosti jsou červená, modrá a zelená. Mezera mezi pásy je 5 mm široká.

V místech bez objektů pro umístění značek se používá tyčového značení, přičemž značky se umísťují při horním okraji tyčí. Pro výraznější určení směru trasy lze na tyčích umísťovat i žluté směrovky bez textu s vedoucí barvou trasy v hrotu a s azimutem dalšího směru trasy.

Na lyžařských trasách se umísťují i kruhové modré značky s informačními piktogramy a trojúhelníkové žluté značky s výstražnými piktogramy.



#### 8.2.4. Dánsko

Ke konci r. 2002 bylo v Dánsku celkem 1342 km pěších tras, 9430 km cykloturistických tras (z toho 3923 km mezinárodních a dálkových) a 553 km jezdeckých tras. Plánováno bylo rozšíření pěších tras o 970 km, cykloturistických o 1016 km a jezdeckých o 298 km.

##### Pěší značení

Pro značení pěších tras se používá modré čtvercové značky o délce strany 100-400 mm s bílým piktogramem chodce. Při spodním okraji značky bývá umístěno pojmenování značené trasy. Při změně směru se umísťuje pod značkou na samostatné modré tabulce stejné šířky bílá šipka. Značky se umísťují zpravidla na samostatných dřevěných hranolech.

Směrovky zpravidla s jednořádkovým textem jsou namalovány na plechu upevněném v typizovaném nízkém stojanu z ocelové trubky. Základní barva směrovky je modrá a písmo bílé. Na konci směrovky proti směrovému hrotu je symbol druhu značené trasy. Nad směrovkou se uvádí název značené trasy.

Evropské dálkové cesty procházejí po běžných pěších trasách. Při spodním okraji značek těchto tras je však tato skutečnost uvedena. Kromě toho jsou tyto trasy vyznačovány ještě bílým ležatým křížem v černém poli.

##### Cykloturistické značení

Cykloturistické trasy se dělí na mezinárodní a národní (č. 1-15), regionální (č. 16-99) a místní (č. 100-999).

Pro značení cykloturistických tras se používá modré čtvercové značky o délce strany 100 - 400 mm s bílým piktogramem cyklisty. Při spodním okraji značky je v bílém rámečku uvedeno číslo trasy, u mezinárodní a národních tras v červeném poli. Značky se umísťují zpravidla na samostatných dřevěných hranolech.

Směrovky zpravidla s jednořádkovým textem jsou namalovány na plechu upevněném v typizovaném nízkém stojanu z ocelové trubky (viz směrovky pěších tras). Základní barva směrovky je modrá a písmo bílé. Na konci směrovky proti směrovému hrotu je symbol jízdního kola s číslem trasy.

#### 8.2.5. Finsko

Značení provádí decentralizovaně řada organizací sídlících v různých částech země. Rozsah sítě značených tras činí přibližně 11 000 km. K nim je nutno připočítat ještě asi 350 km kratších tematických a naučných značených tras. Finsko je velmi řídko obydlená země a při turistice je proto znalost používání mapy a kompasu velmi důležitá.

##### Pěší značení

Pěší značení je ve Finsku členěno dle obtížnosti a vybavení. Obě hlediska se hodnotí nezávisle na sobě. Kód vybavení se uvádí tučným bílým písmenem v symbolu obtížnosti.

Modrý kruh - Lehká, dobře schůdná trasa s minimálními výškovými rozdíly, bez rizikových faktorů ovlivněných počasím. Průměrná rychlost pohybu 12-15 min/km.

Červený čtverec - Středně obtížná trasa s určitými výškovými rozdíly, případně i s obtížně schůdnými úseky s možnými rizikovými faktory vyplývajícími ze změn počasí. Průměrná rychlost pohybu 16 - 20 min/ km.





Černý trojúhelník - Obtížná trasa s většími výškovými rozdíly a obtížně schůdnými úseky a s výraznými rizikovými faktory vyplývajícími ze změn počasí. Průměrná rychlost pohybu 21 min/ km a menší.

### Vybavení trasy

- A. - Dobré - Trasa s dobrým povrchem o šířce komunikace, umožňující průchod dvěma osobám vedle sebe, je dobře vyznačovaná a schůdná bez nutnosti použití mapy. Je podle své povahy vybavena dostatečným počtem odpočinkových míst.
- B. - Střední - Trasa vedoucí místy po nezpevněných komunikacích a pěšinách je sice vyznačovaná, ale doporučuje se použití mapy a kompasu. Dostatečně vybavená odpočinková místa se vyskytují v omezeném rozsahu.
- C. - Omezené - Průběh trasy je zakreslen pouze v mapě a v terénu jsou označeny alespoň její výchozí body. Z toho důvodu je použití mapy a kompasu zcela nezbytné. Trasu mohou absolvovat pouze fyzicky zdatní turisté znalí pohybu ve volné přírodě. Dostatečně vybavená odpočinková místa se vyskytují pouze ojediněle.

Zelený kruh s písmeny "A" značí dobře vybavenou trasu určenou pro tělesně postižené a sjízdnu na invalidních vozících.

Pro značkování tras se používá tvarových značek jako např. kruhů, trojúhelníků aj. v různých barvách. Kromě toho jsou trasy vybaveny řadou zákazových, příkazových a informačních piktoqramů podle finské normy SFS 4424 pro sport a pohyb venku (outdoor).

Směrovky se používají v různém provedení, zpravidla dřevěné, někdy i s údaji vzdálenosti v kilometrech.

Evropské dálkové trasy využívají stávající sítě značených tras. Jejich průběh je na východištích a rozcestích značených tras vyznačen tabulkami, na nichž je na bílém podkladu uvedeno černé číslo příslušné EDC s doplňujícím textem "Euroopan kaukovaellusreitti - European long-distance foothpath".

### 8.2.6. Francie

Celkový rozsah značených tras se pohybuje kolem 800 000 km, z toho dálkových tras (GR) kolem 40 000 km.

#### Pěší značení

Pěší značené trasy se dělí na dálkové (GR), regionální (GR de Pays) a místní (PR). První dvě skupiny tras se liší pouze barvou značek, místní značení i jejich tvarem. Pěší trasy jsou podrobně popsány v oblastních průvodcích obsahujících i mapové výřezy a informace o turistických službách.

Pro dálkové a regionální trasy se používá dvoupásových značek. Rozměry pásu základní značky jsou 100 x 20 mm a mezera mezi pásy 5 mm. U dálkových tras je horní pás značky bílý, u regionálních žlutý.

Pro upozornění na změnu směru značené trasy slouží šipkové provedení těchto značek.

Pro naznačení počátku odbočky se používá bílý resp. žlutý šikmý pruh přes značku. Na rozcestích se používá i zvláštní značka pro nesprávný směr, tvořená uššími zkříženými pruhy dvou barev.

Pro místní trasy se používají jen jednopásové značky v barvě žluté, modré, zelené nebo černé.



Především na dálkových trasách, ale i na ostatních se setkáme se štítky umístovanými nad značkami, které informují o druhu značené trasy.

Směrovky poskytují údaje o vzdálenostech k jednotlivým bodům trasy v kilometrech. U názvů jednotlivých míst jsou pomocí piktogramů poskytovány důležité turistické informace. Druh značené trasy je uveden při opačném okraji směrovky, než na kterém je směrový hrot.

### **Lyžařské značení**

Lyžařské turistické trasy jsou značkovány pouze modrými směrovkami s údajem o délce celé trasy. Pokud je lyžařská trasa pojmenována, je její jméno na směrovce rovněž uvedeno.

### **Cykloturistické značení**

Pro značkování cyklotras se používá značky ve tvaru dvou kruhů nad sebou s trojúhelníkem vedle. Jednotlivé druhy cyklotras jsou odlišeny barvou značky, a to dálkové trasy červenou, místní trasy žlutou a trasy v národních parcích hnědou.

#### **Turistické mapy**

Celé území Francie pokrývá 125 turistických map se zákresy značených tras, které vydává Institut Geographique National (Národní zeměpisný ústav), běžně dostupných v knihovnách a knihkupecké síti.

#### **8.2.6.1. FRANCIE - VOGÉZY**

Club Vosgien ve Štrasburgu udržuje v pohoří Vogézy síť pěších značených tras o celkovém rozsahu ca 16 000 km. Značené trasy se dělí na dálkové, regionální a místní. Kromě toho se vytvářejí i krátké vycházkové okružní trasy. Pro každý druh značených tras se používá jiných tvarů značek ve čtyřech barvách: čer-vené, modré, žluté a zelené. Všechny symboly značek jsou umístěny na bílém podkladu rozměru 100 x 70 mm.

Pro dálkové trasy ve směru sever – jih se používá obdélníku a pro dálkové trasy ve směru západ – východ kosočtverce na bílém obdélníkovém podkladě. Pro procházející GR trasy se používá modré a žluté vedoucí barvy.

Pro souběžné části dálkových tras, které např. obcházející vrcholy, přes něž vede hlavní dálková trasa, se používá obdélníkové značky stejné barvy, ale s bílým pruhem uprostřed. Pro přístupové trasy k dálkovým trasám slouží tato značka v červené vedoucí barvě.

Pro místní trasy se používá symbolů trojúhelníku, křížku, a křížku postaveného na koso. Uvedené pořadí značek i barev odpovídá významu jednotlivých značených tras.

Pro okružní trasy, u nichž délka pochodu nepřekračuje 3 h (12–14 km), slouží značka se symbolem barevného mezikruží. Tyto trasy vycházejí zpravidla z parkovišť a jejich východiště bývá vybaveno tabulí, informující o průběhu trasy. U okružních tras s dobou pochodu delší než 4 h (delších než 15 km) se doporučuje použít značky s plným kruhem.

Značky jsou jak malované, tak i plastové. Plastové značky se umísťují i na stromy (živé dřevo).

Jako směrovky slouží tabulky se směrovou šipkou. Černé texty na bílém podkladu jsou jedno- až šestiřádkové. Víceřádkové texty se používají ve východištích značených tras, na mezilehlých informačních místech najdeme texty jedno- až třířádkové. Nejbližší místo je uvedeno na prvním řádku shora. V levém spodním rohu tabulky je číslo trasy, v pravém symbol značené trasy a mezi nimi směrová šipka. Tabulka místního názvu obsahuje místní název totožný s názvem v turistické mapě a nadmořskou výšku.



Směrovky se umísťují na všech východištích a rozcestích značených tras. Vyskytují se i na jiných místech, na nichž by průběh značené trasy mohl turisty zajímat.

Ve východištích značených tras a na významných rozcestích se umísťují informační tabule schematicky znázorňující průběhy tras a charakter terénu. Okružní trasy jsou znázorněny kruhem, na jehož obvodu jsou uvedeny jednotlivé body trasy a uprostřed symbol značky, kterou je okruh vyznačován. Na odpovídající směr trasy navádějí v blízkosti informační tabule umístěné směrovky.

### 8.2.7. Holandsko

Celkový rozsah sítě značených tras se pohybuje kolem 5 000 km.

#### Pěší značení

Značené trasy se v Holandsku dělí na dálkové (LAW) a regionální. Délky dálkových tras se pohybují kolem 100 km a je jich v Holandsku asi 30. Pro každou dálkovou trasu je zpracován podrobný průvodce. Ve spolupráci s holandskými železnicemi bylo vybráno asi 47 tras v blízkosti železničních tratí. Tyto tzv. železniční vycházky o délce 10-20 km využívají částí dálkových i regionálních tras v místech, kde je možno k nim vyznačovat nástupní trasy od železničních stanic. Regionální trasy v délkách kolem 80 km jsou všechny okružní.

Dálkové trasy jsou vyznačovány dvojpásovými značkami o rozměru 90 x 70 mm, v nichž horní pás je bílý a spodní červený. Na změnu směru značené trasy se upozorňuje stejnou značkou rozšířenou na jednom konci do směrového hrotu. Na rozcestích ve směru, kterým značená trasa nevede, se umísťuje značka pro nesprávnou cestu - dvoubarevné "X".

Značky "železničních vycházek" jsou stejné, jen v horním bílém pásu značky je umístěno logo holandských železnic.

Regionální trasy jsou vyznačovány stejnými značkami, ale místo červeného pásu je použit pás žlutý.

#### Turistické mapy

Topografické mapy z celého území Holandska i se zákresy průběhu značených tras vydává Topografische Dienst, 7815 SM Emmen, Bendiensplein 5, která poskytne bezplatně jejich katalog s ceníkem. Součástí všech průvodců dálkových tras jsou rovněž příslušné výřezy topografických map.

### 8.2.8. Chorvatsko

#### Pěší značení

V Chorvatsku od konce 19. stol. postupně vzniklo několik tisíc kilometrů pěších značených tras především v horských oblastech, ale i v nížinách.

Základní značkou je červená kruhová značka 120 mm s vnitřním bílým kruhem 60 mm. Mezi oběma částmi značky je ponechána mezera o šířce několika milimetrů. Tato značka se může doplnit červenými pásky o délce 50 mm ve směru pokračování značené trasy.

Základní kruhová značka s vnitřním žlutým kruhem se používá na evropských dálkových trasách, z poloviny zelené vnější červené mezikružím se vyskytuje na trasách v blízkosti státní hranice na trasách, které ji přechází, a značka s modrým vnějším mezikružím a bílým vnitřním kruhem je značka speleologická, používaná na přístupových trasách k různým speleologickým jevům.

Občas je možno se setkat i s třípásovými značkami o délce 150-200 mm a o šířce pásů 30 mm, z nichž vnější jsou červené a vnitřní pás bílý. Těch se převážně používá na tenkých stromech nebo

kovových trubkách. V tomto případě bývá bílý pás široký 60 mm a na velmi tenkých objektech 120 mm. Je-li objekt příliš tenký, lze tuto značku pro její lepší viditelnost zdvojit tak, že se rozšíří o jeden bílý a jeden červený pás.

Bílá šipka pod značkou udává náhlou změnu směru trasy a je do tohoto směru rovněž natočena. Je-li nutno potvrdit přímý směr trasy, umísťuje se nad značku šipka směřující svým hrotem vzhůru. Šipka může být orámována druhou barvou.

Mezi těmito základními značkami v místech, kde je průběh trasy špatně patrný, je možno použít jen jednoduchého červeného pruhu o délce 200 mm a šířce 20-30 mm, který může být podle průběhu trasy zalomen. Na tmavých objektech se použije pásu bílého.

Pod kruhové značky se v případě nutnosti umísťují ještě doplňková označení výšky 80-100 mm, provedená na tmavém podkladu bílou barvou a na světlém červenou barvou:

Kříž postavený na koso ve tvaru X pod značkou upozorňuje na to, že asi po 50 m bude následovat rozcestí značených tras. Používá se pouze před rozcestími ležícími volně v terénu a může se vyskytnout i samostatně bez kruhové značky.

Velká písmena pod značkou představují zkratku názvu značené trasy. Umísťují se na začátku a na konci trasy a v průběhu trasy pouze u značek vzdálených od sebe 5 - 10 min pochodu.

Číslice pod značkou udává číslo značené trasy. Umísťuje se stejným způsobem jako zkratka názvu trasy.

Pro zajištění dobré sledovatelnosti značených tras i v zimním období se všude tam, kde by značky mohly být zakryty sněhovou pokrývkou, umísťují na tyčích nebo nouzově i na navršených kamenných pyramidách ležících ve vzdálenostech 30-50 m od sebe.

Jako směrovky slouží tabulky se směrovými šipkami nebo směrovky se směrovým hrotem. Základní barva směrovek je červená, písmo bílé. Texty na směrovkách jsou převážně jednořádkové, stejně tak na tabulkách, kde jsou zpravidla uvedeny texty pro oba směry. Vzdálenosti se udávají v hodinách a minutách. Při spodním okraji tabulky bývá uvedeno jméno zřizovatele. Místo směrovek se údaje o průběhu trasy často píší velkými písmeny na stromy nebo na skály.

Na tabulkách místního názvu se uvádí název příslušného místa a jeho nadmořská výška. Pokud se používá tabulek místo směrovek, bývá název informačního místa uveden kurzivou v jejich záhlaví. Směrovky mají rámcový rozměr 350 x 100 mm a tabulky 350 x 240 až 450 mm.

### 8.2.9. Itálie

Z Itálie se podařilo získat pouze dosti obecné informace o značení v Ligurii, kde se rozsah sítě pěších značených tras pohybuje kolem 5000 km.

#### Pěší značení

Pro značkování se v Ligurii používá jednoduchých geometrických tvarů, a to buď samostatných nebo zdvojených či jiným způsobem kombinovaných. V Tirhenském přímoří (Tirrenian See watershed) jsou tyto tvarové značky červené, v Pádské nížině (Padanian watershed) žluté a v ostatních nížinách modré.

Ostatní země používají červeno-bílých nebo červeno-žlutých značek s černým číslem trasy.

Na evropských dálkových trasách se používá červeno-bílo-červených značek s černým číslem evropské dálkové trasy a červených směrovek.



V Ligurii se používá směrovek ve stejných základních barvách jako u značek. Na nich je uvedeno příslušné místo se směrovou šipkou a symbolem značky. Ostatní země používají směrovek s bílo-červeným pásem.

### **Lyžařské značení**

Pěších značených tras se používá v místech, kde jsou pro to povětrnostní podmínky, i jako lyžařských tras. Tyto trasy jsou doplněny směrovkami, upozorňující na jejich obtížnost: modrými na lehkých trasách, červenými na středně obtížných a černými na obtížných.

### **Turistické mapy**

Turistické mapy nejednotného obsahu v měřítcích 1:25 000 a 1:50 000 vydává několik vydavatelů. Často jsou to mapy jiného tematického obsahu, do nichž je turistická náplň pouze částečně doplněna. Jen výjimečně se objevují zvláštní turistické mapy s vyhovujícím místopisem i zákresy značených tras.

## **8.2.10. Maďarsko**

### **Pěší značení**

Celkový rozsah sítě pěších značených tras se pohybuje kolem 11 000 km.

Základním požadavkem při stavbě sítě je, aby se pokud možno nestýkaly nebo nekřížovaly značené trasy stejné vedoucí barvy. Při tom se dodržuje zásada, aby hlavní trasy byly značkovány modrou a červenou značkou a vedlejší zelenou a žlutou.

Celá síť pěších značených tras je vyznačkována třípásovými značkami, doplněnými v omezené míře i značkami tvarovými.

Jednotný systém pěšího značení používá bílých obdélníkových značek o rozměrech 120 x 100 mm s barevným vodorovným středovým pásem o šířce 33 mm. Pořadí vedoucích barev podle významnosti je modrá, červená, žlutá a zelená.

Pro spojovací trasy mezi pásovými trasami a výjimečně i pro odbočky k důležitým cílům. (např. ke stanici veřejné dopravy) se používá značka s křížem a pro okružní trasy značka s neuzavřeným prstencem.

Odbočky k turisticky významným místům (vrchol, ubytovací zařízení, pramen, jeskyně a zřícenina), přes něž nelze průběžně vést pásové značky, jsou vyznačkovány tvarovými značkami o rozměrech 120 x 100 mm.

Značka přeškrtnutá ležatým černým nebo tmavohnědým křížem upozorňuje, že značená trasa je uzavřena nebo byla zrušena. Dočasně změněný průběh značené trasy se naznačí bílou značkou se směrovkou bez textu.

Evropské dálkové cesty jsou vedeny po běžné síti pěších pásových značených tras. O jejich průběhu jsou turisté informováni bílými značkami s černým piktogramem dvojice pěších turistů a číslem evropské dálkové cesty. Zvláštním symbolem s písmeny EB je vybavena mezinárodní dálková cesta Eisenach - Budapest.

Každá pěší značená trasa je vybavována směrovkami samostatně, a to odděleně pro každý směr. Základní barva směrovek pěších tras je bílá, text černý. Texty směrovek jsou jedno- až čtyřřádkové s údaji vzdáleností v kilometrech (na jedno desetinné místo) i v časových údajích, a to do 90 min v minutách (p) a dále v hodinách (ó) s přesností na jedno desetinné místo. Nejbližší místo je uvedeno na prvním řádku shora. Mezi název informačního místa a údaj o vzdálenosti se umísťují piktogramy upřesňující turistické vybavení tohoto místa. Do textu směrovky lze vložit i upozornění



na významné místo ležící mimo značenou trasu; název tohoto místa a vzdálenost k němu jen v kilometrech se uvedou kurzivou v závorkách. V hrotu směrovky je symbol značené trasy, případně odbočky. Rozměr směrovky je 425 x 150 mm.

### **Lyžařské značení**

Pro značení lyžařských tras se používá bílých čtvercových značek s dvěma svislými barevnými pásy.

### **Cykloturistické značení**

Pro značení cykloturistických tras se používá bílé značky s barevným piktogramem cyklisty.

### **Turistické mapy**

Turistické mapy vydává převážně nakladatelství Cartographia, ale i několik menších vydavatelství. Mapy jsou vydávány podle jednotlivých turistických oblastí v měřítkách 1:40 000, 1:50 000 a 1:60 000.

## **8.2.11. Německo**

Jak již bylo uvedeno v úvodu, jsou způsoby značení, používané jednotlivými turistickými organizacemi v různých částech SRN značně rozdílné. Většina těchto turistických organizací je však sjednocena ve Verband deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V. (Svaz německých horských a turistických spolků). Tento svaz vydal jednotná rámcová pravidla pro značení turistických tras, která sice neřeší používání jednotlivých značkářských symbolů, ale pouze upravují jejich umístování na turistických značených trasách tak, aby byly pro uživatele spolehlivě sledovatelné. Se značně rozdílnými způsoby značení se setkáváme především v západních zemích SRN, zatím co v zemích bývalé NDR jsou způsoby značení více méně sjednoceny. Turistické spolky SRN obhospodařují celkem 190 000 km pěších turistických značených tras.

### **8.2.11.1. Sársko**

#### **Pěší značení**

Pěší značené trasy vytvářejí síť o rozsahu asi 2500 km.

Hlavní dálkové pěší značené trasy i vycházkové okruhy jsou vyznačovány tvarovými značkami v barvě červené, modré, zelené a žluté. Stejným způsobem jsou vyznačovány okružní pěší trasy, vycházející převážně z parkovišť. Pro naučné stezky (Kulturwanderwege) se používá zvláštních tvarových symbolů.

Základním tvarem značky je bílý čtverec o straně 100 mm, do nějž se umísťuje symbol ve tvaru kříže, ležatého kříže, kruhu, trojúhelníku a vodorovného nebo svislého pásu. Při použití svislého pásu pokrývá pás celou pravou nebo levou polovinu značky. Spojovací cesty do obcí a k železničním stanicím jsou vyznačovány značkami ve tvaru "V". Značky jsou malované nebo plastové.

Všechny naučné stezky mají svá pojmenování a jsou vyznačovány zvláštními symboly.

Evropská dálková cesta E3 je vyznačována modrým ležatým křížem.

#### **Turistické mapy**

Saarland-Verein e.V. vydal vlastní turistickou mapu Sársko RV 11159 Saarland v měřítku 1:75 000 se zákresy všech turistických značených tras. Kromě toho lze zakoupit i topografické mapy v měřítku 1:50 000 rovněž se zákresy turistických značených tras.



### 8.2.11.2. Sasko

#### **Pěší značení**

Pěší značené trasy vytvářejí síť o rozsahu asi 15 000 km a cykloturistické trasy asi 4 000 km jako součást celkové sítě cyklostezek a cyklotras o rozsahu asi 10 000 km. Délka jezdecký tras činí zatím jen něco přes 2 000 km (nejsou zde uváděny).

Hlavní mezinárodní (EDC), dálkové a regionální cesty jsou vyznačovány převážně modrými, ale i červenými značkami. Pro místní, spojovací a okružní trasy slouží zelené a žluté značky a pro značkování naučných stezek zvláštní značka naučné stezky.

Jednotný systém značení používá čtvercových vodorovných třípásových značek o délce strany 100 mm, jejichž vnější pásy jsou bílé a střední pás barevný. Pořadí barev podle důležitosti značené trasy je modrá, červená, zelená a žlutá.

V oblastech s velmi hustou sítí značených tras se výjimečně používá i značek stejných rozměrů, ale s barevným kruhem  $\varnothing$  60 mm uprostřed, které jsou kromě toho přednostně určeny pro okružní trasy.

Naučné stezky jsou vyznačovány zvláštní čtvercovou značkou naučné stezky o délce strany 100 mm se zeleným, 30 mm širokým úhlopříčným pásem.

Na rozcestích a prudkých zlomech značených tras lze použít i šipky připojením bílého hrotu k příslušné čtvercové značce.

Na EDC se ke značkám občas umísťuje jejich černobílé označení (např. E4). Na EDC Eisenach - Budapest se používá červeného symbolu této trasy (viz Maďarsko).

Základní barva směrovek je zelená, okrajový rám a texty jsou bílé. V hrotu směrovky je umístěn symbol značené trasy, pro kterou je směrovka určena. Texty směrovek jsou jedno- až třířádkové s údaji vzdáleností v kilometrech, v Saském Švýcarsku (Sächsische Schweiz) a v Lužických horách (Zittauer Gebirge) v hodinách a minutách. Nejbližší místo je uvedeno na prvním řádku shora. Pokud je značená trasa určitým způsobem pojmenována, je toto pojmenování uvedeno žlutou barvou v záhlaví směrovek této trasy.

Na tabulce místního názvu je uveden název místa, na němž je tato tabulka a směrovky umístěny, jeho nadmořská výška a souřadnice UTM/WGS 84. Tento název je uveden i v turistických mapách. U pojmenovaných dálkových tras jsou jejich názvy na význačných rozcestích uvedeny žlutou barvou i v záhlaví tabulek místního názvu.

#### **Cykloturistické značení**

Funkci turistických značek přebírají čtvercové směrové tabulky o délce strany 400 nebo 200 mm. Vedle směrovek se před složitějšími rozcestími cyklotras používá i návěsti před rozcestím. Základní barva směrovek a návěsti před rozcestím je bílá. Okrajový rám a všechny údaje jsou zelené. V hrotu směrovek a na návěsti před rozcestím je uveden symbol kola.

Texty směrovek jsou jedno- až dvouřádkové s údaji vzdáleností v kilometrech, uváděných u vzdáleností menších jak 10 km s přesností na 0,1 km. V prvním textovém řádku shora je uváděno vzdálenější místo. Rozměr směrovek je u jednořádkových 600 x 200 mm a u dvouřádkových 750 x 250 mm.

Pro návěsti před rozcestím se používá tabulek rozměrů 600 x 750 mm, na nichž je naznačen směr cyklotrasy za rozcestím šipkou.



## Turistické mapy

V knihkupecké síti jsou k dispozici turistické mapy různých měřítek se zákresem značených tras. Landesvermessungsamt Sachsen vydává topografické mapy 1:25 000 rovněž se zákresem značených tras.

### 8.2.11.3. Schwäbische Alb

#### **Pěší značení**

Pěší značení prováděné turistickým klubem Schwäbischer Albverein, e.V. ve Stuttgartu patří k nejstarším v SRN a vytváří síť o rozsahu asi 20 000 km.

Základní síť značených tras je tvořena deseti hlavními trasami označenými HW1 - HW10 a trasami oblastními. Dále je doplněna trasami vedlejšími, spojovacími, přístupovými trasami k trasám hlavním, odbočkami a okružními trasami z parkovišť.

Pro obvodové trasy HW 1 a HW 2 se používá červeného rovnoramenného trojúhelníku, jehož hrot směřuje ve směru Tuttlingen.

Pro ostatní hlavní trasy HW 3 až HW 10 se používá značky s červeným pásem. Oblastní trasy jsou vyznačovány běžnými značkami doplněnými specifickými symboly, např. "Württembergischer Weinwanderweg" červeným hroznem na bílém podkladu.

Vnější přístupové trasy k hlavním trasám HW 1 a HW 2 nebo k jejich vedlejším trasám jsou vyznačovány modrým trojúhelníkem, jehož hrot směřuje ve směru do středu pohoří. Vnitřní přístupové trasy směřující k obvodovým trasám jsou vyznačovány žlutým trojúhelníkem, jehož hrot směřuje ve směru k okraji pohoří.

Vedlejší trasy, začínající a končící na obvodových trasách HW 1 a HW 2, tvoří alternativní trasy k jejich průběhu a jsou vyznačovány červeným ležatým "Y", jehož "noha" směřuje ve směru Tuttlingen. Další vedlejší trasy, spojující přístupové trasy s trasami obvodovými, jsou v prostoru pohoří vyznačovány modrým a žlutým ležatým "Y" a v podhůří modrým pásem nebo červeným či modrým křížem.

Spojovací trasy spojují dvě přístupové trasy nebo dvě vedlejší trasy nebo přístupovou a vedlejší trasu. V prostoru pohoří jsou vyznačovány červeným, modrým nebo žlutým kosočtvercem a v podhůří červeným nebo modrým kruhem.

Odbočky jsou vyznačovány v prostoru pohoří červeným, modrým nebo žlutým L a v podhůří modrou podkovou.

Okružní trasy z parkovišť jsou očíslovány arabskými čísly a těmito bílými čísly na černém podkladu jsou i vyznačovány.

Evropská dálková tras E8 je vyznačována běžnými značkami jednotlivých hlavních tras, které jsou doplněny červeným symbolem E8 na bílém podkladu.

Místo směrovek se používá tabulek s namalovanými směrovými šipkami. Texty jsou dvouřádkové, přičemž na prvním řádku je uvedeno nejbližší informační místo a na druhém řádku významnější místo ve vzdálenosti maximálně jednodenního pochodu. Oba řádky jsou spojeny spojovníkem. Názvy informačních míst odpovídají topografickým názvům uvedeným v mapách. Vzdálenosti se udávají v kilometrech. Na tabulce je uveden rovněž barevně symbol trasy. Pojmenování značené trasy se uvádí v záhlaví tabulky. Jedna tabulka může sloužit pro jeden i pro oba směry značené trasy.





Pokud se na tabulce uvede i jiná navazující značená trasa, oddělí se údaj o ní od údajů o průběžné značené trase prázdným řádkem a s řádky hlavní trasy se nespojuje spojovníkem. U navazující značené trasy se neuvádí symbol, kterým je vyznačkována.

Tabulky místního názvu obsahují název informačního místa, jeho nadmořskou výšku a případně i krátký informační text. Výjimečně lze na tabulky místního názvu uvádět i směrové údaje o průběhu značené trasy.

### **Turistické mapy**

Klub zajišťuje aktualizaci sítě značených tras v topografických mapách 1:50 000 a 1:25 000, které vydává Landesvermessungsamt.

#### **8.2.11.4. Severní Německo**

##### **Pěší značení**

Na území Brém, Hamburku, Schleswig-Holstein a severní části Dolního Saska provádí značení Wanderverband Norddeutschland e.V. z Hamburku. Celkový rozsah sítě pěších tras se pohybuje kolem 3200 km.

Většina tras je vyznačkována žlutou šipkou, jejíž tvar má spolek chráněn jako průmyslový vzor. Bílou šipkou jsou vyznačovány místní trasy, šipkou orámovanou tenkým zeleným proužkem trasy v přírodních parcích a šipkou orámovanou tenkým červeným nebo černým proužkem některé další trasy.

Pojmenované trasy jsou zpravidla vyznačovány značkami tvořenými bílým velkým počátečním písmenem jejich názvu na černém podkladu. Např. v příloze uvedenou značkou s „E“ je vyznačkována trasa „**Elbufer-Wanderweg**“ (Polabská cesta). Toto počáteční písmeno názvu trasy bývá používáno i ve žluté šipce, pokud je touto značkou trasa vyznačkována.

Evropská dálkové cesty jsou vyznačovány bílým křížem postaveným na koso na černém podkladu. Směrovek a tabulek místního názvu používá spolek na svých trasách jen ojediněle, protože pro všechny trasy jsou vydány podrobné průvodce.

### **Turistické mapy**

Celá síť značených tras je znázorněna na turistických mapách Landesvermessungsamt Schleswig-Holstein a vydavatelství Kompass.

#### **8.2.11.5. Schwarzwald**

##### **Pěší značení**

Značení provádí Schwarzwaldverein, e.V. v Löffingen-Göschweiler. Celkový rozsah sítě pěších značených tras se pohybuje kolem 23 000 km, z toho je 2300 km dálkových tras, 3700 km regionálních tras a 17 000 km místních tras.

19 dálkových tras je vyznačkováno každá jiným kosočtvercem, často půleným svisle a dvoubarevným, s různým podkladem. Regionální trasy jsou značkovány plnými modrými kosočtverci a místní žlutými.

Součástí každé směrovky je i tabulka místního názvu při jejím okraji bez směrového hrotu. Na prvním řádku směrovky je vždy uveden název následujícího informačního místa. Údaje vzdáleností jsou udávány v kilometrech. Na tabulce místního názvu je kromě pojmenování místa uvedena jeho nadmořská výška, symbol značené trasy a případně i její pojmenování.



Vývěsní mapy a informační tabule jsou umístovány v obcích a na parkovištích využívaných pro turistiku.

Evropská dálková cesta E 1 je vybavena na význačných bodech informačními tabulkami o rozměru 8 x 22 cm s označením dálkové cesty.

### **Turistické mapy**

Turistické mapy vydává Schwarzwaldverein ve spolupráci s Landesvermessungsamt Baden-Württemberg v měřítku 1:50 000 pro širokou veřejnost a v měřítku 1:35 000 jako turistické mapy.

### **8.2.12. Polsko**

Značení turistických tras na celém území Polska zajišťuje turistický klub Polskie towarzystwo turystyczno-krajoznawcze (PTTK) ve Varšavě. Síť turistických tras tvoří 34 000 km nížinných pěších tras, 11 000 km horských pěších tras, 500 km lyžařských tras, 11 700 km cyklotras, 3 000 km hipotras a 600 km vodních tras. Značením hipotras a vodních tras se dále nezabýváme.

#### **Pěší značení**

Pěší trasy se dělí na nížinné (vzdálenosti na směrovkách jsou udávány v kilometrech) a horské (vzdálenosti na směrovkách jsou udávány v hodinách). Způsob značení nížinných i horských tras je stejný.

Jednotný systém pěšího značení používá obdélníkových vodorovných třípásových značek o rozměrech 150 x 90 mm, jejichž vnější pásy jsou bílé a střední pás barevný. Pořadí vedoucích barev podle významnosti je červená, modrá, zelená, žlutá a černá.

V orientačně obtížných místech je možno značku na objektu umístit tak, aby její pásy naznačovaly směr cesty. Na nutnost pozorně sledovat další průběh cesty se upozorňuje bílým vykřičníkem o výšce asi 160 mm, umístěným těsně nad značkou.

Mírná změna směru trasy se naznačí značkou lomenou pod úhlem 45° o rámcovém rozměru 100 x 180 mm a větší změna značkou lomenou pod úhlem 90° o rámcovém rozměru 150 x 180 mm. Pro upozornění na změnu směru lze použít i šipky o rámcovém rozměru 172 až 176 x 140 mm.

Prochází-li společným úsekem několik značených tras různých vedoucích barev, jsou umístěny všechny jejich značky vždy společně na jednom objektu v závazném tvaru vícebarevné značky.

Na obou koncích každé pásové značené trasy se používá kruhové koncové značky o průměru 100 mm.

V blízkosti rekreačních nebo turistických středisek s hustou sítí pásových značek se setkáme též s tvarovým místním značením, kterého se používá především pro vytváření kratších vycházkových okruhů. Čtvercová značka o délce strany 100 mm je tvořena dvěma rovnoramennými trojúhelníky, přičemž trojúhelník vedoucí barvy je vždy vlevo dole. U tohoto druhu značení se nepoužívá vedoucí černé barvy.

Pro vyznačkování naučných stezek slouží zvláštní bílé čtvercové značky o délce strany 100 mm s 30 mm širokým úhlopříčným barevným pásem.

Odbočky k turisticky významným místům, přes něž nelze průběžně vést pásové nebo místní značky, jsou vyznačovány významovými tvarovými značkami o rámcové délce strany 100 mm.

EDC prochází po stávajících značených trasách a je na ně upozorňováno pouze černým symbolem EDC v barevných hrotech směrovek.



Každá pěší značená trasa je vybavována směrovkami samostatně, a to odděleně pro každý směr. Texty směrovek jsou jedno- až třířádkové s údaji vzdáleností u nížinných tras v kilometrech a u horských tras v hodinách. Nejbližší místo je uvedeno na prvním řádku shora. Při okraji směrovky bez směrového hrotu je uvedena zkratka zřizovatele trasy (PTTK) a název organizační složky PTTK, která trasu udržuje. V hrotu směrovky je symbol značené trasy, případně odbočky.

Tabulky místního názvu, umístované nad směrovkami, jsou žluté s černým textem. Udávají název místa, na kterém jsou instalovány, a jeho nadmořskou výšku.

### **Lyžařské značení**

Jednotný systém zvláštního lyžařského značení používá obdélníkových vodorovných třípásových značek o rozměrech 150 x 90 mm. Upozorňovací barva jejich vnějších pásů je oranžová a vedoucí barvy středních pásů v pořadí podle významnosti jsou červená, modrá, zelená a černá.

V místech bez objektů pro umístění značek se používá tyčového značení, přičemž značky se umísťují při horním okraji tyčí. Pro výraznější určení směru trasy lze na tyčích umísťovat i oranžové směrovky bez textu s barvou trasy v hrotu

Směrovky se používají stejného druhu jako u pěších tras, ale jejich základní barva je oranžová a údaje vzdáleností se uvádí v kilometrech.

Výstražné tabulky s černým piktogramem znázorňujícím určitou situaci mají tvar rovnoramenného žlutého trojúhelníka s červeným orámováním.

V případě, že se na trase vyskytne lavinové nebezpečí, je nutno ji uzavřít, na což se upozorní červenou tabulkou o rozměru 450 x 150 mm s bílým nápisem "SZLAK ZAMKNIETY" (Cesta uzavřena). V terénech ohrožených lavinami se umísťují výstražné šachovnicové černo-žluté tabule o rozměr 400 x 400 mm

Na akutní lavinové nebezpečí se upozorňuje modro-červenou tabulí s bílou dlaní a bílým nápisem "ALARM LAWINOWY" (Lavinový poplach).

### **Cykloturistické značení**

Cykloturistické značené trasy se dělí na trasy mezinárodní a regionální. Značení obou těchto tras je odlišné.

Mezinárodní cykloturistické trasy jsou vyznačovány čtvercovými značkami o délce strany 200 mm z kovu nebo jiného materiálu o tloušťce 2 - 5 mm. Plocha značky je bílá se zeleným orámováním. V horní části značky je symbol kola a pod ním písmeno R s číslem mezinárodní evropské trasy. V případě, že jde o změnu směru, je při spodním okraji značky umístěna směrová šipka. Všechny tyto údaje jsou rovněž v zelené barvě. Na mezinárodních cyklotrasách se vedle běžných směrovek (viz dále) umísťují i bílé informační tabulky o rozměrech 400 x 200 mm. Při jejich pravém okraji je ve svislém obdélníku zkratka PTTK a název oddílu, který trasu udržuje. Uprostřed tabulky je piktogram kola s polsko-německou informací, že jde o mezinárodní cyklotrasu, a při levém okraji směrová šipka a číslem mezinárodní cyklotrasy.

Regionální cykloturistické trasy, vedoucí po veřejných komunikacích, jsou vybaveny stejnými značkami jako trasy mezinárodní, ale bez zeleného orámování a s údaji v černé barvě. Při spodním okraji značky je pruh nebo v případě, že jde o odbočení, tak šipka, nebo v případě, že cyklotrasa končí či začíná, tak kruh, vše ve vedoucí barvě trasy.

Směrovky ve tvaru tabulek o rozměrech 400 x 200 mm mají bílý podklad. Při jejich levém okraji je ve svislém obdélníku zkratka PTTK a název oddílu, který trasu udržuje. V horní části tabulky



následuje piktogram kola se směrovou šipkou a ve spodní název cílového místa se vzdáleností v kilometrech. Popis tabulky je v černé barvě, směrová šipka ve vedoucí barvě cyklotrasy.

Pokud je část pěší trasy nebo její odbočka používána též jako cyklotrasa, je při spodním okraji pěší směrovky umístěn piktogram kola.

### 8.2.13. Portugalsko

#### Pěší značení

Pěší značené trasy se dělí na dálkové (GR) a regionální (PR), jejichž značení se od sebe liší pouze barvami značek. Každá trasa má své číslo a její průběh s dalšími turistickými informacemi je podrobně popsán v publikaci.

Všechny značky jsou dvoupásové. Rozměry pásu jsou 100 x 20 mm s mezerou mezi pásy 5 mm. U dálkových tras (GR) je horní pás značky bílý a spodní červený. U regionálních tras (PR) je horní pás značky žlutý a spodní pás červený.

Souběh obou druhů tras se značuje tak, že pod červený pás značky dálkové trasy (GR) se přidá jen žlutý pás značky regionální (PR).

Pro upozornění na změnu směru značené trasy slouží šipkové provedení těchto značek, kdy spodní červený pruh je zalomen a ve směru odbočení zaostřen do hrotu.

Na rozcestích se používá i značka pro nesprávný směr - dva překřížené barevné pruhy.

Směrovky se používají dřevěné se směrovým hrotem. Na kraji směrovky proti směrovému hrotu je uveden v červeném poli druh trasy a její číslo, a to u dálkových tras bílým písmem a u regionálních žlutým. Vedle čísla je symbol pěšího turistu. Texty jsou jedno až dvouřádkové s údaji vzdáleností v kilometrech. V hrotu směrovky je symbol trasy.

### 8.2.14. Rakousko

#### Pěší značení

Protože značením pěších tras se v Rakousku zabývá řada organizací, není toto značení prováděno zcela jednotným způsobem. Z iniciativy zemských orgánů se v současné době uplatňují zvláště v alpském regionu snahy jak o sjednocení značení, tak zejména o jednotné zavedení obdobných směrovek, které se nyní používají ve Švýcarsku.

V zásadě se pěší značené trasy dělí na nížinné (Wanderwege), procházející prostory trvalého osídlení a přilehlými lesy, a na horské (Bergwege) nad hranicí lesa. U horských tras se na směrovkách barevným kroužkem označuje i jejich obtížnost. Nenáročné trasy nebo jejich části jsou označeny modře. Červená barva je určena pro trasy nebo jejich části vyžadující zkušenosti s pohybem ve vysokých horách, dobrou fyzickou zdatnost a alespoň minimální vysokohorské vybavení. U černě označených tras se navíc vyžaduje i odolnost proti závratí.

Značené trasy jsou očíslovány jedno- až trojmístnými čísly tak, že čísla 01 - 08 jsou označeny dálkové trasy procházející územím celého Rakouska. Trojmístná čísla náleží regionálním trasám, přičemž stovková číslice odpovídá Morigglovu označení horských celků. Dvojmístná čísla od čísla 11 slouží k označování místních tras.

Používá se obdélníkových vodorovných třípásových značek o délce 200 mm a šířce 140 mm. Vnější pásy o šířce 40 mm jsou červené a střední pás o šířce 60 mm je bílý. Do bílého pásu se umísťuje

černě i číslo značené trasy. Místy se ještě vyskytují kruhové červené značky v bílém poli, které se postupně nahrazují pásovými značkami.

Místo turistických značek se používá i žlutých směřovek o délce 400 mm (z toho 60 mm dlouhý hrot) bez časových údajů, které se umísťují na místech, kde nemusí být průběh značené trasy dostatečně jasný. U vysokohorských tras se barevným kroužkem o průměru 20 - 30 mm před názvem informačního místa označuje i obtížnost trasy v daném úseku.

Mezi značky lze zařadit i červeno-bílo-červený samolepicí pás o stejné šíři všech tří pásů 80 mm, který se nalepuje na nosné sloupy směřovek.

Nížinné trasy v místech se značně hustou sítí značených tras jsou značeny rovněž třípásovými značkami stejných vnějších rozměrů, avšak se stejně širokými pásy, z nichž vnější jsou bílé a střední pás barevný. Pořadí vedoucích barev podle významnosti je červená, modrá, zelená a žlutá.

Žluté kovové směřovky se směrovým hrotem mají délku 650 nebo 500 mm a šířku 80 - 200 mm podle počtu použitých černých textových řádků. Vzdáleností se uvádí v nížinách v kilometrech a v horských oblastech v hodinách. Nejbližší místo je na prvním řádku shora. U směřovek horských tras barevný kroužek o průměru 20 - 30 mm před názvem informačního místa označuje stupeň obtížnosti příslušné části trasy. K názvu informačního místa se doplňuje i piktogram informující o jeho případném vybavení turistickou infrastrukturou. Za údajem vzdálenosti se umísťují čísla tras, na kterých příslušné informační místo leží. Při spodním okraji směřovky bývá uveden název organizace, která o příslušnou značenou trasu pečuje.

Tabulky místního názvu o rozměrech 100 x 200 mm obsahují na bílém podkladu černým písmem uvedený název informačního místa s nadmořskou výškou.

### **Turistické mapy**

Turistické mapy se zákresy sítě značených tras vydává několik kartografických nakladatelství a jsou k dostání v běžné knihkupecké síti. Kromě toho Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen vydává samostatnou edici státních topografických map "Österreichische Karte 1:50 000" se zákresy průběhu značených tras.

## **8.2.15. Rumunsko**

### **Pěší značení**

Základním požadavkem při stavbě sítě je, aby se pokud možno nestýkaly nebo nekřížovaly značené trasy stejné vedoucí barvy. Při tom se dodržuje zásada, aby hlavní trasy byly značkovány červeným svislým pruhem, ostatní trasy křížem a trojúhelníkem a okružní trasy kruhem. Pro odbočky tras je určena zvláštní kruhová značka.

Jednotný systém pěšího značení používá čtyř druhů značek (svislý pruh, kříž, trojúhelník, kruh) o velikosti, kterou lze umístit do čtverce o délce strany 160 mm. Základní barva značky je bílá, její symbol barevný. Odbočky značených tras jsou vyznačovány kruhovou značkou s bílým mezikružím umístěným uvnitř kruhu, a to ve vedoucí barvě trasy, z níž odbočují. Změna směru značené trasy se na svislém objektu naznačí šipkou a na vodorovném objektu (na zemi) lomenou značkou. Místo těchto tvarových šipek lze použít i jednoduché bílé šipky. Pořadí vedoucích barev podle významnosti je červená, modrá a žlutá.

Hlavní trasy jsou přednostně vyznačovány červeným pruhem a ostatní trasy dalšími symboly ve zbývajících vedoucích barvách. Pro okružní trasy se přednostně použije kruhové značky.



Značkování je prováděno tak, aby sousední značky byly na dohled. V místech bez vhodných objektů pro umístění značky jsou osazovány dřevěné, ocelové nebo plastové sloupy o průměru asi 100 mm a nadzemní výšce asi 2 m. Při horním okraji sloupu je upevněna destička se značkou tak, aby byla orientována čelně proti směru trasy, pro který je určena. Sloupy jsou do nadzemní výšky 1 m černé a nad ní jsou opatřeny černo-bílými pruhy o šířce 30 cm.

Každá pěší značená trasa je vybavována směrovkami samostatně, a to odděleně pro každý směr.

Texty směrovek jsou jednořádkové s údaji vzdáleností v hodinách, zaokrouhlených na ? h. Časy kratší než ? h se udávají v desítkách minut, časy mezi půl a celou hodinou se zaokrouhlují na ? h a ? h. Pokud se na směrovce objeví dva časy oddělené spojovníkem, je ten delší čas určen pro začátečníky, a je o 25 % delší než čas základní. V hrotu směrovky je symbol značené trasy, případně odbočky.

Tabulky místního názvu obsahují název místa nebo objektu, jeho nadmořskou výšku a další upřesňující údaje. Jejich základní barva a písmo se liší podle místa, na němž jsou umístěny: modré s bílým písmem pro vodní nádrže a toky, červené s bílým písmem pro vrcholy a žluté s červeným písmem pro přírodní a historické památky.

## 8.2.16. Řecko

### Pěší trasy

Národní dálkové trasy a EDC tvoří síť o délce 3500 km. Kromě toho existuje rozsáhlá síť místních tras, jejichž délka není evidována.

Značené trasy se dělí na EDC, národní dálkové trasy a místní trasy. Pro každý druh značených tras se používá jiných druhů značek. Všechny symboly značek jsou umístěny na bílém podkladu.

Pro značkování EDC se používá hliníkových plechových značek, upevňovaných na kovových trubkách, i značek malovaných. Čtvercová značka o straně 100 mm je postavena na hrotu. Základní barva značky je žlutá a v její ploše je vepsáno číslo trasy. Značky jsou umístěny na obdélníkovém plechovém nosiči tak, aby ukazovaly směr trasy: pro přímý směr leží celé v ploše nosiče a změna směru trasy je znázorněna vysunutím hrotu značky přes jeho pravý nebo levý okraj.

Jako malovaná značka pro EDC slouží svislá čtvercová dvoupásová značka o straně 100 mm na bílém podkladu. Její levý pás je žlutý a pravý černý. Při změně směru trasy je tato dvoupásová značka protažena do zahnuté šipky.

Národní dálkové trasy jsou vyznačkovány čtvercovou značkou o straně 100 mm postavenou na hrotu. Základní barva značky je červená. Na změnu směru trasy se upozorňuje zahnutou směrovou šipkou.

Pokud je značka namalována na hliníkovém plechu, umísťuje se do jejího středu ještě bílé číslo trasy. První číslice určuje prostor, kterým trasa prochází, a to

- 0 - severní Řecko (Makedonie, Epirus, Thesalie)
- 1 - západní Řecko
- 2 - střední Řecko a ostrov Euboja
- 3 - Pelopones
- 4 - Kréta



Místní trasy jsou podle své důležitosti značkovány čtverci, trojúhelníky, kruhy nebo pásy v barvách červené, žluté, zelené, modré, oranžové a fialové. Pásu se používá pouze v případě velmi husté sítě, aby se zabránilo křížování tras stejného symbolu a barvy. Na změnu směru trasy se upozorňuje stejnou zahnutou šipkou v barvě trasy, která je uvedena u národních dálkových tras.

Na obdélníkových směrovkách s hrotem ve směru pokračování trasy je uváděno zpravidla cílové a jedno bližší místo s údajem doby pochodu v hodinách a minutách. Názvy míst jsou psány řeckou abecedou i latinkou. Piktogramy pod názvem každého místa o něm poskytují bližší informace. V hrotu směrovky udává barevný kruh obtížnost trasy: modrý lehkou, zelený středně obtížnou a červený obtížnou. Při okraji směrovky proti směrovému hrotu je symbol trasy.

### **Turistické mapy**

Řecká centrála cizineckého ruchu vydala 24 titulů turistických map v měřítku 1:50 000 z různých horských oblastí Řecka. Tyto mapy jsou zvláště vhodné pro cestování po EDC E4 a E6. Lze je získat zdarma v kancelářích této centrály v různých zemích.

Turistické mapy Řecka vydávají také soukromá vydavatelství Anavasi, Orminiou 34, GR-115 28 Athina, tel., fax +30 210 7293541 nebo Road, Iliia Iliou 41, GR-117 43 Athina, tel +30 210 9296541, fax +30 210 9296492. Klad listů vydaných map lze od těchto vydavatelství získat zdarma.

Topografické mapy Řecka obdržíte v Řecké armádní geografické službě, Hellenic Army Geographical Service, Evelpidon 4, GR-113 62 Athina. fax +30 210 8817376. Klad listů lze od této služby získat zdarma. Pro zakoupení topografických map je nutno uvést jméno, adresu, číslo pasu a účel, k němuž bude map použito. Po zaslání úhrady za mapy na příslušné bankovní konto je obdrží objednavatel poštou.

## **8.2.17. Slovenská republika**

### **Pěší značení**

Celkový rozsah sítě pěších značených tras se pohybuje kolem 13 000 km.

Základním požadavkem při stavbě sítě je, aby se pokud možno nestýkaly nebo nekřížovaly značené trasy stejné vedoucí barvy. Při tom se dodržuje zásada, aby hlavní trasy byly značkovány červenou a modrou vedoucí barvou a vedlejší zelenou a žlutou.

Celá síť pěších značených tras je vyznačkována třípásovými značkami, doplněnými v omezené míře i značkami tvarovými.

Jednotný systém pěšího značení používá čtvercových vodorovných třípásových značek o délce strany 100 mm a šířce pásů 30 mm. Vnější pásy značek jsou bílé a střední pás barevný. Mezera mezi pásy je 5 mm široká. Pořadí vedoucích barev podle významnosti je červená, modrá, zelená a žlutá.

Šipky se používá v případě, mění-li značená trasa náhle směr nebo odbočuje-li na jinou komunikaci.

Prochází-li společným úsekem několik značených tras různých vedoucích barev, jsou umístěny všechny jejich značky vždy společně na jednom objektu v závazném tvaru vícebarevné značky.

V omezené míře se pro značkování některých tras používá i těchto tvarových značek, které mají všechny i své šipkové provedení.

V blízkosti rekreačních nebo turistických středisek s hustou sítí pásových značek se setkáme též s tvarovým místním značením. Čtvercová značka o délce strany 100 mm je tvořena dvěma

rovnoramennými trojúhelníky, přičemž trojúhelník vedoucí barvy je vždy vpravo nahoře. Přepony obou trojúhelníků vedou z levého horního rohu do pravého dolního rohu místní značky.

Čtvercové okružní značky o délce strany 100 mm s barevným středovým kruhem o  $\varnothing$  60 mm se používá ke značkování okružních tras.

Pro vyznačkování naučných stezek lze použít zvláštní bílé čtvercové značky o délce strany 100 mm se zeleným, 30 mm širokým úhlopříčným pásem.

Lázeňská značka je rovněž čtvercová o délce strany 100 mm a je tvořena čtyřmi svislými pásy, z nichž dva vnější o šířce 15 mm jsou bílé a dva vnitřní o šířce 30 mm jsou každý jiné barvy. Těchto značek se používá ve spolupráci se správou lázní ke značení lázeňských rehabilitačních okruhů.

Na obou koncích pásové nebo místní značené trasy a na konci každé odbočky se používá čtvercové koncové značky o straně 100 mm.

Odbočky o délce max. 1 km k turisticky významným místům (vrchol nebo rozhledové místo, zřícenina, pramen, ubytovací objekt nebo přístřešek, jeskyně, cvičné horolezecké skály, jiný významný objekt), přes něž nelze průběžně vést pásové nebo místní značení, jsou vyznačovány čtvercovými tvarovými významovými značkami o délce strany 100 mm. Jejich vedoucí barva je vždy shodná s vedoucí barvou hlavní trasy, z níž odbočují.

Evropské dálkové cesty jsou vedeny po běžné síti pásových značených tras. O jejich průběhu jsou turisté informováni tak, že v hrotech směrůvek všech tras, po kterých evropská dálková trasa prochází, je uveden její symbol (např. E 8). Průběh těchto cest je uveden i v turistických mapách. Mezinárodní cesty jsou vedeny stejným způsobem, ale v terénu není na jejich průběh upozorňováno. Jsou uvedeny pouze v turistických mapách a v účelových publikacích.

Každá pěší značená trasa je vybavována směrovkami samostatně, a to odděleně pro každý směr. Základní barva směrůvek pěších tras je béžová, text černý. Texty směrůvek jsou jedno- až třířádkové, sestávající z názvů cílů včetně pomocného označení a nadmořské výšky a času potřebného na jejich dosažení. Nejbližší místo je uvedeno na prvním řádku shora. V záhlaví směrůvek je uvedeno KST (Klub slovenských turistů), případně pojmenování trasy. V hrotu směrůvky je symbol značené trasy, případně odbočky.

Na důležitá zařízení nebo objekty v blízkosti značené trasy, k nimž nevede samostatná značka nebo významová odbočka, se upozorňuje směrovkami bez symbolu značené trasy nebo odbočky ve směrovém hrotu, tzv. bezbarvými směrovkami. Opačný směr od zařízení nebo objektu ke značené trase bývá zpravidla rovněž vybaven směrovkou s jednotným textem "k východišti značených tras".

Pokud není naučná stezka vyznačkována zvláštní značkou naučné stezky, ale vede po pásových nebo místních značených trasách, umísťují se na jejich rozcestích zvláštní směrovky naučných stezek. V jejich hrotech je symbol značené trasy, po níž naučná stezka pokračuje.

Tabulky místního názvu, umísťované nad směrovkami, jsou rovněž béžové s černým textem. Udávají název místa, na kterém jsou instalovány, a jeho nadmořskou výšku.

### **Lyžařské značení**

Snahou je, aby jako lyžařské trasy byly přednostně využívány pěší trasy, jejichž značení je upraveno tak, aby bylo spolehlivě využitelné i při sněhové pokrývce. Kromě toho však existují i samostatné lyžařské trasy, které jsou vyznačovány zvláštní lyžařskou značkou.

Jednotný systém zvláštního lyžařského značení používá stejných čtvercových vodorovných třípásových značek o délce strany 100 mm jako pěší značení. Upozorňovací barva jejich vnějších





pásů je však oranžová a vedoucí barvy středních pásů v pořadí podle významnosti jsou červená, modrá, zelená a bílá. Mezera mezi pásy je 5 mm široká.

I u lyžařského značení se používá stejných druhů tvarových značek i šipek jako u značení pěšího, pouze s tím rozdílem, že jejich bílé části jsou oranžové a žluté části bílé.

Každá lyžařská značená trasa je vybavována směrovkami samostatně, a to odděleně pro každý směr.

Základní barva směrovek lyžařských tras je oranžová, text černý. Texty směrovek jsou jedno- až třířádkové sestávající z názvů cílů včetně doplňkového označení a z údajů vzdáleností v kilometrech, zaokrouhlených na 0,5 km. Nejbližší místo je uvedeno na prvním řádku shora. V záhlaví směrovek je uvedeno "Lyžiarska trasa KST", případně pojmenování trasy. V hrotu směrovky je symbol značené trasy, případně odbočky.

Tabulky místního názvu na trasách značených zvláštní lyžařskou značkou, umístované nad směrovkami, jsou rovněž oranžové s černým textem. Udávají název místa, na kterém jsou instalovány, a jeho nadmořskou výšku.

### **Cykloturistické značení**

Cykloturistické trasy se dělí na silniční cyklotrasy, vedoucí převážně po silnicích nižších tříd a částečně i po účelových komunikacích, a na terénní cyklotrasy, vedoucí převážně po účelových polních a lesních komunikacích a výjimečně i po silnicích nižších tříd. Co do kilometráže je naprosto převažující silniční značení. Pro každý z těchto dvou druhů cyklotras se používá jiného způsobu značkování.

Terénní cyklotrasy značkuje Klub slovenských turistov. Silniční cyklotrasy značkuje Slovenský cykloklub podle státní normy STN 8028 Cykloturistické značenie.

Pro značkování terénních cyklotras se používá obdobných čtvercových značek jako pro pěší a lyžařské značení, ale o délce strany 140 mm a šířce pásů 40 mm. Upozorňovací barva jejich vnějších pásů je žlutá a vedoucí barvy středních pásů v pořadí podle významnosti jsou červená, modrá, zelená a bílá. Mezera mezi pásy je 10 mm široká.

I u terénního cykloturistického značení se používá stejných druhů šipek jako u značení pěšího, pouze s tím rozdílem, že jejich rámcový rozměr je zvětšen na 270 x 140 mm, bílé části jsou žluté a žlutá vedoucí barva nahrazena bílou.

Pro značkování silničních cyklotras se používá čtvercových cykloturistických značek o délce strany 125 mm. Podklad značky je bílý a symbol C ve vedoucí barvě příslušné cyklotrasy.

Na změnu směru silniční cyklotrasy se upozorní bílou tabulkou s šipkovým hrotem. V její ploše je symbol cyklisty a v hrotu značka cyklotrasy, obojí ve vedoucí barvě příslušné cyklotrasy.

U terénních cyklotras se používá stejných směrovek a tabulek jako u pěších tras. Základní barva směrovek terénních cyklotras je žlutá, text černý. Texty směrovek jsou jedno- až dvouřádkové s údaji vzdáleností v kilometrech. Nejbližší místo je uvedeno na prvním řádku shora. V záhlaví směrovek je uvedeno "Cyklotrasa KST", případně pojmenování trasy. V hrotu směrovky je symbol značené trasy, případně odbočky.

Tabulky místního názvu terénních cyklotras, umístované nad směrovkami, jsou rovněž žluté s černým textem. Udávají název místa, na kterém jsou instalovány, a jeho nadmořskou výšku.

U silničních cyklotras je základní barva směrovek bílá a text černý. Texty směrovek jsou jedno- až dvouřádkové s údaji vzdáleností v kilometrech. Nejbližší místo je uvedeno na prvním řádku shora.



V záhlaví směřovek je uvedeno "SCK". V hrotu směřovky je symbol C ve vedoucí barvě příslušné cyklotrasy.

Kromě toho se používají emblémové, doplňkové a významové cyklotabulky.

### **Turistické mapy**

Vydavatelem turistických map pokrývajících souvisle celé území SR je VKÚ, a.s. Harmanec. Tyto mapy v měřítku 1:50 000 vedle turisticko-vlastivědné náplně obsahují zákresy všech pěších a cykloturistických značených tras.

Existuje ještě několik dalších vydavatelů turistických map, jejichž edice však nepokrývají celé území. Turistické mapy lze zakoupit v síti běžných knihkupeckých prodejen.

## **8.2.18. Slovinsko**

### **Pěší značení**

Délka sítě značených tras se pohybuje kolem 7 000 km, z nichž evropské dálkové cesty tvoří asi 900 km.

Používané značky a směřovky pěšičího značení viz **CHORVATSKO**.

Na významných východištích značených tras a u ubytovacích zařízení se umísťují informační tabule se zákresem sítě značených tras a turistických zařízení v širším okolí.

### **Cykloturistické značení**

Značením cyklotras se zabývají jednotlivé obce, takže způsob značení je velmi různorodý.

### **Turistické mapy**

Celá síť značených tras Slovinska je zachycena v turistických mapách měřítek 1:25 000, 1:50 000 a 1:100 000, které lze zakoupit v běžné knihkupecké síti.

## **8.2.19. Srbsko a Černá hora**

### **Pěší značení**

Viz **CHORVATSKO**.

## **8.2.20. Španělsko**

### **Pěší značení**

Rozsah sítě pěších značených tras se pohybuje kolem 43 000 km, z toho 26 000 dálkových tras (GR).

Pěší značené trasy se dělí na dálkové (GR), regionální (PR) a místní (SL). Jejich značení se od sebe liší pouze vedoucí barvou značek. Pro dálkové trasy jsou vydávány průvodce s popisem průběhu trasy, mapami a s přehledem turistických služeb.

Všechny značky jsou dvoupásové s horním bílým pásem. Délka jednotlivých pásů je 100 až 200 mm a šířka 30 až 50 mm. Mezera mezi pásy má šířku 10 až 20 mm. U dálkových tras je spodní pás značky červený, u regionálních žlutý a u místních zelený.

Souběh více druhů tras se značuje tak, že se k značce vyšší důležitosti (GR) přidá jen barevný pás značky nižší důležitosti (PR, případně i SL).



Pro upozornění na změnu směru značené trasy se u ostré změny směru doplní pravouhle lomený bílý pás pod značku, zatím co mírná změna směru se naznačí pouze lomenou značkou. Na rozcestích se používá i zvláštní značka pro nesprávný směr - zkřížený bílý a barevný pruh.

Směrovky se používají dřevěné se směrovým hrotem o rozměrech minimálně 1100 x 200 mm. Při okraji směrovky proti směrovému hrotu je uvedeno v poli ve vedoucí barvě trasy její druh a číslo. Texty jsou jedno- až dvouřádkové s údaji vzdáleností v kilometrech nebo v hodinách. V hrotu směrovky je symbol trasy.

### **Turistické mapy**

Turistické mapy především se zákresy dálkových tras vydává IGN (Národní zeměpisný ústav) a jsou k dostání v běžné knihkupecké síti. Řada dalších vydavatelů působí především na regionálních úrovních.

## **8.2.21. Švédsko**

### **Pěší značení**

Základ sítě pěších turistických tras tvoří 49 dálkových tras o celkové délce téměř 10 000 km, z toho asi 1 500 km horských tras v severní části Švédska. Tato síť je v nížinné části Švédska doplněna řadou místních tras.

Při používání horských tras je nutno si uvědomit, že prochází velmi řídko osídleným územím bez běžné střeoevropské infrastruktury, takže je naprosto nezbytné vybavení mapou, buzolou nebo GPS. Na těchto trasách se však vyskytují přístřešky a ve vzdálenostech 10-25 km od sebe i chaty, ve kterých je možno přenocovat a získat i jednoduchou stravu. V těchto chatách i v některých přístřešcích je možno se v případě nutnosti telefonicky spojit s horskou službou.

Horské značení se provádí osazováním větších kamenů nebo navršováním kamenných pyramid.

Nížinné trasy jsou vyznačovány značkami tvořenými oranžovým pruhem o šířce 5 nebo 10 cm (podle průměru objektu), umístovaným na stromech nebo kůlech ve výšce do 2 m.

### **Lyžařské značení**

Jako lyžařského značení lze využívat běžného zimního horského značení, používaného jen v horských oblastech severního Švédska.

Zimní horské značení je tvořeno dřevěnými nebo kovovými kůly vzdálenými od sebe 40 m. Na kůlech je umístován čelně k průběhu trasy kříž zpravidla v červené barvě. V místech, kde trasa výrazněji mění svůj směr, se používá na jednom kůlu dvou křížů, z nichž každý je umístěn čelně k průběhu trasy před a za zlomem.

### **Turistické mapy**

Turistické mapy a popisy značených tras lze získat v turistických informačních kancelářích, často i bezplatně.

## **8.2.22. Švýcarsko**

Koncem prvního desetiletí 21. stol. byla ve Švýcarsku vytvořena pro potřeby rekreace a cestovního ruchu síť tras pro různé uživatele bezmotorové dopravy pod názvem SchweizMobil, koordinovaná stejnojmennou organizací ve spolupráci se státními orgány a neziskovými organizacemi zabývajícími se různými formami turistiky. Organizace sdružuje pěší, cyklistickou a vodní turistiku, pohyb na horských kolech (trasy MTB) a inline bruslení. V rámci všech těchto forem pohybu



vytvořila síť národních, regionálních a místních značených tras o celkové délce 20 000 km vybavených potřebou infrastrukturou a každoročně kontrolovaných. Trasy jsou očíslovány - národní jednomístnými čísly, regionální dvoumístnými a místní trojmístnými, případně jsou bez čísel. V terénu jsou tyto trasy označeny svými čísly buď na zvláštních směrovkách nebo přímo na směrovkách jednotlivých přesunů na podkladu pro pěší trasy zeleném, pro cyklotrasy světle modrém, pro MTB trasy okrovém, pro inline bruslení fialovém a pro vodní turistiku tyrkysovém. Trasami pro MTB, inline a vodáckými se dále nezabýváme.

### **Pěší značení**

Rozsah pěších značených tras se pohybuje kolem 50 000 km.

Pěší značené trasy jsou rozděleny do tří skupin:

- Nížinné (Wanderroute), jejichž základní barva je žlutá. Označují se piktogramem turisty s batohem a holí.
- Horské (Bergwanderoute), jejichž základní barva je červená. Označují se piktogramem turisty s batohem a holí vykračujícího do mírného kopce.
- Vysokohorské (Alpine Route), jejichž základní barva je modrá. Označují se piktogramem turisty s batohem a holí vykračujícího do prudkého kopce.

Pro vyznačování průběhu pěších tras se převážně používá žlutých směrovek o rozměru 300 x 100 mm. U nížinných tras jsou tyto směrovky bez textu a časových údajů nebo jen s výše uvedeným piktogramem a umísťují se na místech, kde je to pro spolehlivé zajištění dalšího průběhu značené trasy nezbytné. Žluté kosočtverečné značky nebo žluté šipky o rozměru 200 x 150 mm se používají zvláště za směrovkami jen pro potvrzení směru značené trasy, ale místy i v jejím průběhu.

Horské trasy jsou vybaveny stejným způsobem, ale s tím rozdílem, že hrot žluté směrovky je bílý s červeným pásem uprostřed a v průběhu značené trasy nebo za směrovkami se používá červené pásové značky nebo červené šipky.

Pro značkování vysokohorských tras se používá pouze malovaných modrých značek a šipek stejných rozměrů, jako u horských tras. Malované značky jsou často nahrazovány navršenými kameny - mužíky.

Textové směrovky nížinných a horských tras jsou žluté a vysokohorských tras modré. Hrot směrovek horských a vysokohorských tras je bílý s červeným pásem u směrovek horských tras a modrým u směrovek vysokohorských tras. Texty všech směrovek jsou jedno- až čtyřřádkové s údaji vzdáleností v hodinách a minutách, zaokrouhlených na 5 min. Nejbližší místo je uvedeno na prvním řádku shora. Je-li nutno na jedné směrovce uvést průběh dvou značených tras, jsou jejich údaje od sebe odděleny vodorovnou čarou. Jako tabulky místního názvu se využije čtverce na konci směrovky bez směrového hrotu, kde se v bílém poli uvede černým písmem název informačního místa a jeho nadmořská výška, případně označení trasy SchweizMobil.

Délka směrovek je včetně plochy pro tabulku místního názvu 615 mm a šířka se pohybuje mezi 120 až 200 mm podle počtu textových řádků.

Všechny směrovky jsou zhotoveny z tvrdého hliníku o tloušťce 5 mm.

### **Cykloturistické značení**

Pro vyznačování průběhu cykloturistických tras se převážně používá červených směrovek o rozměru 300 x 100 mm s piktogramem kola, případně i MTB a inline, pokud jde o společnou trasu. Jako potvrzovací za směrovkami se používá čtvercové značky s piktogramem kola na



červeném podkladu. Na konec trasy se upozorňuje stejnou čtvercovou značkou, ale s přeškrtnutým piktogramem kola na šedém podkladu.

Základní červené textové směrovky o rozměru 615 x 120 mm jsou dvouřádkové, přičemž vzdálenější místo je uváděno v prvním řádku shora. Na konci směrovky proti směrovému hrotu je čtvercová plocha pro tabulku místního názvu nebo pro označení trasy SchweizMobil. Vzdálenosti se udávají v celých kilometrech. Kromě toho se na složitějších rozcestích používá tabulek se směrovými a případně i kilometrovými údaji pro více tras a před rozcestími návěstí. Zvláštní tabulkou se upozorňuje i na větší stoupání; umísťuje se pokud možno na místě, které umožní případnou změnu trasy.

### **Turistické mapy**

Partnerská nakladatelství SchweizMobil vydávají průvodce po národních a regionálních trasách a turistické mapy se sítí pěších tras i cyklotras. Tyto publikace jsou běžně dostupných v knihkupecké síti.

### **8.2.23. Velká Británie**

Značení turistických tras lze ve Velké Británii provádět pouze na veřejně přístupných a vlastníky pro veřejnost uvolněných cestách. V Anglii a ve Welsu je těchto volně přístupných pěších cest přes 225 000 km. Kromě toho je veřejnosti přístupná i část soukromých cest, které jejich majitel pro tento účel uvolnil. Obdobná situace je i ve Skotsku, kde však rozsah volně přístupných pěších cest není znám, protože nejsou chráněny zákonem. Určitá část těchto volně přístupných cest je využita jako síť turistických značených tras. V poslední době byla uvolněna k volnému pohybu návštěvníků vybraná území (access land), na nichž se od roku 2004 provádí i značení turistických tras.

Pěší cesty jsou v Anglii a ve Welsu chráněny zvláštním zákonem z r. 2000 (Public Rights of Ways). Soukromé cesty uvolněné k veřejnému používání jsou známy jako tzv. permissive paths (promoted routes). Za stav volně přístupných pěších cest odpovídají příslušné obce a jejich značkování lze provádět pouze ve spolupráci s nimi.

#### **Pěší značení**

Vzhledem k tomu, že se turistickým značením ve Velké Británii zabývá řada organizací, není rozsah sítě značených tras přesně znám. Předpokládá se však, že se pohybuje kolem 25 000 km, z nichž je 5 136 km národních cest.

Základem stále rostoucí sítě značených tras ve Velké Británii je více jak 600 dálkových cest, z nichž některé dosahují délky až 1000 km. V Anglii a ve Welsu se nazývají "National Trails" a ve Skotsku jsou to "Long Distance Routes". Kromě toho existuje řada regionálních a místních cest udržovaných obcemi a různými občanskými sdruženími.

Ve Velké Británii se používání značek a směrovek pro účely značení nerozlišuje tak přísně jako ve většině ostatních evropských zemí a oba značkářské prvky slouží rovnocenně k značkování průběhu značené trasy.

National Trails v Anglii a Welsu jsou vyznačovány tabulkami se symbolem žaludu a Long Distance Routes ve Skotsku tabulkami se symbolem bodláku.

V Anglii a Welsu se podle doporučení The Countryside Agency pro značení regionálních pěších turistických tras převážně používá šipek, přičemž žlutá šipka je určena pro trasy vedoucí po pěšinách a červená šipka pro vedlejší komunikace, na nichž je možno se setkat i s motorovými vozidly.



Místy se objevují i bílé šipky. Šipky se umísťuje vždy čelně, takže pro přímý směr směřují hrotem vzhůru.

K vyznačování průběhu tras se používá i směrovek, na nichž se uvádí především druh trasy, ale často i jiné informace, jako např. místa, kterými trasa prochází a vzdálenosti k nim.

Řada obcí používá k vyznačování trasy tabulek, na nichž je na tmavě zeleném podkladu bílá kráčející postava.

Kromě toho se používá řada dalších nestandardních značek a tabulek.

Po letech 2004-2005 byl v Anglii a Welsu uvolněn přístup do volné krajiny rozkládající se v nadmořské výšce nad 600 m, do slatin, vřesovišť a na obecní pozemky (common land). Tato území jsou označena tabulkami s kruhem a postavou ve volném prostoru, navrženými Countryside Agency a Countryside Council for Wales.

### **Cykloturistické značení**

Značení je prováděno modrými směrovkami a plastovými tabulkami s číslem cyklotrasy.

### **Turistické mapy**

Turistické mapy vydává několik organizací:

Ordnance Survey je oficiálním kartografickým vydavatelstvím produkujícím turistické mapy z celého Spojeného království, a to v měřítku 1:25 000 v edici Explorer maps a v měřítku 1:50 000 v edici Landranger maps.

Od Harvey Maps lze získat turistické mapy, které společně s průvodcem Distance Walker's Handbook poskytují informace především o dálkových trasách na území Velké Británie.



## PŘÍLOHA 1

### Sít evropských dálkových cest

Rozlišení průběhu tras písmem:

Předpokládaná prodloužení v nejbližší době

**Existující trasy**

Označení trasy	Stát	Průběh
<b>E1</b>		<u>Severní moře – Bodamské jezero - Sv. Gotthard – Středozemní moře</u>
	<b>S</b>	<b>Grövelsjön - Göteborg - [lodí] -</b>
	<b>DK</b>	<b>- Viborg</b>
	<b>D</b>	<b>- Flensburg – (var. Schleswig – Itzehoe) - Hamburg - Frankfurt a.M. - Konstanz -</b>
	<b>CH</b>	<b>- Lugano – Ženeva -</b>
<b>I</b>	<b>- Janov - Apeniny - Florencie – Castelluccio del Norcia</b>	
<b>E2</b>		<u>Severní moře – Ženevské jezero – Středozemní moře</u>
	<b>UK</b>	<b>Carlisle - [lodí] - Manchester - Londýn -[lodí] -</b>
	<b>B</b>	<b>- Oostende - Antverpen - Liège -</b>
	<b>L</b>	<b>- Echternach -</b>
<b>F</b>	<b>- Metz - Nyon (Ženevské jezero) - Chamonix - Nice</b>	
<b>E3</b>		<u>Atlantik – Ardeny – Krušné hory – Karpaty – Černé moře</u>
	<b>E</b>	<b>Santiago de Compostela - Burgos - Roncevales -</b>
	<b>F</b>	<b>- Cahors - Melun - Mezières - Ardeny -</b>
	<b>L</b>	<b>- Clervaux -</b>
	<b>D</b>	<b>- Saarburg - Fulda – (var. Eisenach – Saalfeld – Aue) - Münchberg – (var. Marktredwitz - Pomezí n.O. - Cheb - Klínovec – Hřensko) – Aue – Bad Schandau -</b>
	<b>CZ</b>	<b>- Hřensko - Ještěd - Harrachov -</b>
	<b>PL</b>	<b>- Jakuszyce - Kamienna Góra - Walbrzych - Barda - Ladek Zdrój – Miedzylesie -</b>
	<b>CZ</b>	<b>- Dolní Lipka - Horní Bečva -</b>
	<b>SK</b>	<b>- Makov - Trstená - Karpaty - Suchá Hora -</b>
	<b>PL</b>	<b>- Chocholów - Pieniny - Krynica -</b>
	<b>SK</b>	<b>- Duklianský priesmyk – Prešov - Slovenské Nové Mesto -</b>
<b>H</b>	<b>- Kisvárdá - Artana.</b>	
<b>BG</b>	<b>Berkovica - Botevgrad - Botev - Kotel - Emine -</b>	



Označení trasy	Stát	Průběh
E4		<u>Gibraltar – Pyreneje – Bodamské jezero – Balaton – Rila - Kréta</u>
	GB	Gibraltar -
	E	- Granada - Lorca - Murcia - Chelva - Montserrat -
	F	- Bourg Madame - Carcassonne - Grenoble -
	CH	- Chasseral - Kreuzlingen -
	A	- Bregenz – (var. Zugspitze – Semmering – Bad Ischl – Eisenerz – Rust am Neusiedler See) – Salzburg - Traunsee - Perchtoldsdorf - Hainburg a.d.D. - Rust am Neusiedler See -
	H	- Hévíz - Keszthely (Balaton) - Budapest – Artana.
BG	Sofia - Rila – Kulata-	
GR	- Aridaia - Flórina - Olymp - Delfy - Tripoli - Gytheion – (Iodí) - Kréta.	
E5		<u>Atlantik – Bodamské jezero – Alpy - Jadran</u>
	F	- Fontainebleau - Troyes - Langres -
	D	- Koblenz - Konstanz -
	CH	- Rheineck -
	A	- Bregenz - Tams am Inn - Timmelsjoch - St. Leonhard -
	I	- Bolzano - Monte Cornetto - Verona – Benátky.
E6		<u>Laponsko – Baltské moře – Wachau – Jadran - Řecko</u>
	FIN	Kilpisjärvi - Pirkanmaa - Turku – (Iodí) -
	S	- Grisslehamn - Stockholm - Nyköping - Kisa - Malmö – (Iodí) -
	DK	- Kodaň - Roskilde - Viborg -
	D	- Flensburg - Kiel - Lübeck – Lauenburg a.d. Elbe - Bodenteich - Gifhorn - Braunschweig - Goslar - Göttingen - Münchberg - Marktredwitz –
	CZ	-(var. Pomezí n.O. - Cheb - Mariánské Lázně - Nýrsko - Železná Ruda) -
	D	- Furth im Wald – Gr. Arber - Bayerisch Eisenstein (Železná Ruda) -
	A	- Karlstift - Arbesbach - Melk a.d.D. - Radlpass -
	SLO	- Mozirje - Grosuplje -
	HR	- Rijeka – (Iodí) -
GR	-Igoumenítsa - Ioánnina - Flórina - Alexandroupolis	
E7		<u>Atlantik – Středozemní moře – Lago di Garda – Jžní Maďarsko</u>
	E	Escorial (u Madridu) - Tivisa – Jadraque – La Puebla de Valverde – Argeptera-
	AND	- Andorra la Vella -
	F	- Lodéve - Remoulins – Trascón - Manosque -
	MC	- Menton -
	I	- Ventimiglia – Altare – Travo -
	SLO	- Robiè - Kobarid - Krško - Bistrica – Hodoš -
	H	- Bajánsenye – Szeged – Nagylak.





Označení trasy	Stát	Průběh
E8		<u>Irské moře – Rýn – Mohan – Dunaj – Karpaty - Rodopy</u>
	IRL	Cahirciveen – Dublin – (lodí) –
	GB	- Liverpool – Yok – Hull – (lodí) –
	NL	- Rotterdam - Nijmegen -
	D	- Kleve - Brügggen- Aachen - Bonn - Koblenz - Oberwesel - Donnersberg – (var. - Speyer – Heidelberg -Eberbach ) - Worms – Tauberbischofsheim – Kelheim – Regensburg – Passau -
	A	- Oberkappel - Karlstift - Gmünd - Drosendorf –
	CZ	(var. Vratěnin – Vranov n.D. – Hnanice – Retz) -
	A	- Geras – Hardegg - Retz -- Mailberg - Langenzerdorf - Hainburg -
	SK	- Bratislava - Trenčín - Donovaly - Štós - Kysak - Bardejov - Duklianský priesmyk - Dukla -
	PL	- Ustrzyki Dolne.
BG	Kom - Sofija - poh. Rila - Pazardžik - poh. Rodopi – Smoljan.	
E9		<u>Mezinárodní pobřežní cesta Atlantik – Severní moře – Baltské moře</u>
	F	Brest - St. Malo - Cherbourg - Le Havre - Dieppe - Boulogne - Calais -
	B	- Ostende - Brugge -
	NL	- Sluis - Rotterdam - Haag - Haarlem - Leeuwarden - Nieuweschans -
	D	- Emden - Wilhemshaven - Bremenshaven - Hamburk - Lübeck - Travemünde - - Stralsund - Heringsdorf -
	PL	- Swinoujscie - Kolobrzeg - Ustka - Gdansk – Elblag.
E10		<u>Laponsko – Baltské moře – Český les - Alpy</u>
	FIN	Nuorgam- Lappeenranta - Lahti - Helsinki (Baltské moře) – (lodí) -
	D	- Sassnitz (Rügen) - Stralsund - Neustrelitz - Potsdam - Zittau -
	CZ	- Varnsdorf - Česká Lípa - Mělník - Říp - Praha - Orlík - Písek - České Budějovice - - Vyšší Brod - Studánky -
	A	- Bad Leonfelden -Oberkappel a.d.D. – (var. - Schärding - St. Rade Gund – Ostermiething) - Haag am Hausruck - Ibmer Moor - Ostermiething- Salzburg - Berchtesgaden - Kitzlochklamm - Spital a.d.D.
	I	- Brixen – Bolzano.
E11		<u>Severní moře – Harz – Brandenbursko - Mazury</u>
	NL	Haarlem (Severní moře) - Amersfoort - Oldenzaal -
	D	- Osnabrück - Goslar - poh. Harz - Wernigerode - Dessau a.d.E. - Potsdam - - Frankfurt a.d.O. -
	PL	- Poznaň - Gniezno - Toruň – Olsztyn - Augustow (Mazurská jezera) -



Označení trasy	Stát	Průběh
<b>E12</b>	<b>E</b> <b>F</b> <b>I</b>	<u>Okolo Středozemního moře</u> <b>Ceuta – (lodí) – Malaga – Murcia – Valencia – Barcelona –</b> <b>-Nimes – Nice –</b> -Genova – Benátky – -Slovinsko – Chorvatsko – Černá Hora - Albanie - Řecko.

### Zkratky názvů států

<b>A</b>	Rakousko	<b>GBZ</b>	Gibraltar	<b>P</b>	Portugalsko
<b>AND</b>	Andorra	<b>GR</b>	Řecko	<b>PL</b>	Polsko
<b>B</b>	Belgie	<b>H</b>	Maďarsko	<b>R</b>	Rumunsko
<b>BG</b>	Bulharsko	<b>HR</b>	Chorvatsko	<b>RU</b>	Rusko
<b>CH</b>	Švýcarsko	<b>I</b>	Itálie	<b>S</b>	Švédsko
<b>CZ</b>	Česká republika	<b>IRL</b>	Irsko	<b>FIN</b>	Finsko
<b>D</b>	Německo	<b>L</b>	Lucembursko	<b>SLO</b>	Slovinsko
<b>DK</b>	Dánsko	<b>LT</b>	Litva	<b>SK</b>	Slovensko
<b>E</b>	Španělsko	<b>LV</b>	Lotyšsko	<b>TR</b>	Turecko
<b>EST</b>	Estonsko	<b>MC</b>	Monako	<b>UA</b>	Ukrajina
<b>GB</b>	Velká Británie	<b>NL</b>	Nizozemsko		

Na jednotlivé trasy jsou vydány nebo se připravují informace formou průvodců. Dále je vydána mapa Evropy v měřítku 1 : 3 500 000 nakladatelstvím Freytag-Berndt ve Vídni se zakreslenou sítí systému evropských dálkových tras.

Uvedené údaje jsou platné k roku 2012.



## **PŘÍLOHA 2**

### **Symboly značených tras v jednotlivých zemích**