



**KLUB ČESKÝCH TURISTŮ
RADA ZNAČENÍ**

UČEBNÍ TEXTY PRO ZNAČKAŘE

DÍL

N

ZNAČENÍ CYKLOTRAS

2007

AKTUALIZACE 2018

1 CYKLISTIKA OBECNĚ

1.1 Cyklistika jako fenomén

Zvyšující se životní úroveň obyvatelstva a nárůst volného času vedou i k volnočasovým pohybovým aktivitám. Jednou z nich je i cyklistika ve všech svých formách. I politika státu se více zabývá rozvojem cyklistiky. Při ministerstvu dopravy byl ustanoven národní cyklokoordinátor a cyklokoordinátoři vznikají postupně i na krajských úrovních a ve městech. Byla vytvořena [Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR](#) jako komplexního materiálu rozvoje.

Z Národní strategie vyplývají tyto priority:

- rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
- rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu
- rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví
- zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty

1.2 Druhy cyklistiky

Bicykl vznikl původně jako dopravní prostředek, ale záhy se začal používat i pro turistiku a sport.

1.2.1 Cyklodoprava

Je to převážně jízda na kole do určitého cíle. Jedná se především o každodenní dojíždění do zaměstnání, do školy, za nákupy. Tito cyklisté využívají nejkratší a nejschůdnější trasy s co nejmenší časovou a fyzickou náročností. Vyhledávají křižovatky s bezproblémovým a bezpečným průjezdem.

1.2.2 Cykloturistika

Jízda na bicyklu provozovaná převážně na turistických nebo horských kolech, méně již na silničních kolech. Cílem je výlet do přírody často spojený s návštěvou turisticky zajímavých míst. Využívá se jak komunikace se zpevněným povrchem, tak i s přírodním povrchem. Této skupině cyklistů nevádí menší zajiždka. Požadavkem je atraktivní prostředí a co nejvyšší bezpečnost. Skupina cykloturistů je velmi rozmanitá věkově, cyklistickou zdatností a tím cestovní rychlostí a dojezdovou vzdáleností.

Cykloturisty je možné rozdělit do dvou hlavních skupin.

- **Silniční cykloturisté** – upřednostňují kvalitnější komunikace, nejlépe asfaltové, používají turistická kola s užšími plášti (trek, kros).
- **Terénní cykloturisté** – upřednostňují přírodní nebo šterkové zpevněné cesty, a proto používají převážně horská kola s širokými plášti a tím i vyšší průchodností (MTB).

1.2.3 Sportovní cyklistika

1.2.3.1 Silniční cyklistika

Velmi početná skupina cyklistů, kteří využívají volný čas k jízdě na bicyklu, kde je cílem fyzický výkon. Využívají převážně kvalitní povrchy silnic I. - III. tř.

1.2.3.2 Terénní cyklistika

Další početná skupina cyklistů, kteří využívají volný čas k jízdě na MTB nebo speciálních sportovních kolech podle druhu výkonu. Využívají převážně terén nebo upravené tratě.

CX - Cyklokros, stará sportovní disciplína. Jezdí se na kolech podobných silničním, ale s hrubými plášti na uměle vytvořených tratích, které jsou bez výraznějších kopců a terénních nerovností.

XC - Cross country neboli volná jízda terénem. Je to obecně nejrozšířenější druh terénní cyklistiky.

All-mountain aneb přes hory, přes doly. Disciplína pro jezdce, kteří si chtějí užít pocit z jízdy v terénu a podívat se na odlehlá místa. Technická náročnost je větší než u XC.

Enduro je hlavně o boji s terénem, jde o zdolání těch nejnáročnějších přírodních cest.

FR - Freeride sjezdová disciplína s vyšší technickou náročností, obvykle po upravených trasách.

DH - Down Hill neboli rychlostní sjezdová disciplína po upravených trasách s vysokou technickou náročností.

BMX - Bicycle Motorcross se jezdí na umělých dráhách s hliněnými skoky a nerovnostmi na speciálních kolech.

FX - Fourcross se podobá BMX, dráha je však vedena s kopce. V jednu chvíli se na ní utkávají 4 jezdci a soutěží o prvenství.

2 KOMUNIKACE PRO CYKLISTY

V zásadě by cyklisté měli z bezpečnostních a zdravotních důvodů využívat komunikace oddělené od motorového provozu. V současné době to ale nelze nikde plně zajistit i přes to, že vznikají stále nové cyklostezky. Obvykle tedy cyklisté využívají všechny druhy komunikací – silnice, místní a účelové komunikace, samostatné cyklostezky, polní a lesní cesty. Cyklista může obecně používat všechny **veřejné komunikace**. Nesmí používat komunikace, kde je vjezd cyklistů zakázán dopravní značkou **B1, B2, B8, příp. B12**, soukromé cesty a silnice označené DZ **IZ1 a IZ2** (dálnice a silnice pro motorová vozidla).

2.1 **Cyklostezka**

Cyklostezka je samostatná komunikace, určená výhradně pro cyklistický nebo cyklopěší (smíšený) provoz, označená dopravními značkami **C08, C09 nebo C10**. Je to pro cyklisty nejbezpečnější typ komunikace.

2.2 **Účelové komunikace**

Komunikace vzniklé a provozované pro konkrétní účel. Především jsou to lesní a polní cesty. Mívají různou úroveň kvality od asfaltových povrchů až po neudržovaný, zarostlý a prakticky nesjízdný povrch. Jejich vlastníky mohou být fyzické či právnické osoby. Cyklistům zde hrozí nebezpečí při potkávání s lesní či zemědělskou technikou. Nejsou to tedy komunikace určené výhradně pro cyklisty, a proto se na nich musí počítat i s pohybem zvířat nebo různými překážkami (závory, výkopy, padlé stromy apod.) a jinými nebezpečnými místy.

Cyklisté jsou povinni se po účelových cestách pohybovat velmi obezřetně a předvídavě. **Jízda po těchto komunikacích je na vlastní nebezpečí každého uživatele.** Je třeba také počítat s tím, že na některé komunikace může být omezen přístup veřejnosti (např. při těžbě dřeva apod.).

2.3 **Místní komunikace**

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Obce jsou jejich vlastníky a tyto komunikace spravují. Mohou být provozovány v různých rychlostních limitech, od obytné zóny až po rychlostní komunikaci, která je určena pouze silničním motorovým vozidlům. Proto je potřeba sledovat dopravní značení a cyklotrasy vést jen po málo zatížených komunikacích, v obcích nejlépe v obytných a cyklistických zónách nebo **zónách 30**. V některých případech je cyklistům umožněn vjezd do pěších zón, pak bývají označeny dopravní značkou IZ6 (**4.4.2.15**), nebo se umožňuje cyklistům projíždět úseky označené DZ **B32** (Průjezd zakázán).

2.4 Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití motorovými a jinými vozidly a chodci. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu a spravuje ji Ředitelství silnic a dálnic; silnice vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům;
- silnice II. a III. třídy jsou komunikace nižší kategorie (krajské silnice), obvykle s menším provozem; jsou ve vlastnictví kraje a ten je také spravuje.

3 ORGANIZACE A ŘÍZENÍ ZNAČENÝCH TRAS

3.1 KČT jako garant národního značení

- spolupracuje s ostatními zřizovateli cyklotras a koordinuje vznik ucelené sítě značených cyklotras v ČR;
- přiděluje nově vzniklým cyklotrasám celostátně platná evidenční čísla. Čísla tras I. a II. třídy přiděluje ve spolupráci s národním cyklokoordinátorem;
- vede evidenci všech vyznačených cyklotras v ČR;
- je schopen provádět pravidelnou kontrolu a doznačení stávajících cyklotras v ČR za předpokladu poskytnutí finančních prostředků pro tuto činnost;
- je ochoten se podílet na propagaci vyznačených cyklotras i cykloturistiky;
- je ochoten spolupracovat při budování značených tras pro bikery.

3.2 Orgány značení

KČT je garantem turistického značení a cykloznačení v České republice. Za metodické a organizační řízení značení v rámci celého KČT odpovídá Rada značení ÚV KČT, jejíž pokyny jsou závazné pro všechny nižší značkářské složky.

3.2.1 Rada značení (RZ)

- zodpovídá ve smyslu metodiky značení za jednotné provádění značení,
- spolupracuje s přesunovými sekcemi při zpracování metodiky značení jednotlivých přesunů.

3.2.2 Odborné sekce (OS)

- sekce turistického značení,
- sekce cykloznačení.

3.2.3 Krajské komise značení (KKZ)

Na krajské úrovni při jednotlivých oblastních výborech KČT se zřizují krajské komise turistického značení a krajské komise cykloznačení. Ty jsou detašovanými pracovišti jednotlivých sekcí v daném kraji a pracují v rámci svých kompetencí samostatně.

3.2.4 Značkářské obvody (ZO)

Každá KKZ se pak dělí na značkářské obvody (ZO), které přímo zajišťují potřebné značkářské práce v terénu.

Podrobný rozpis činností jednotlivých složek RZ ÚV KČT obsahují Učební texty pro značkáře, díl E.

3.3 Financování údržby značení

Financování údržby značení se děje v současné době z více zdrojů:

- dotace ministerstva pro místní rozvoj
- dotace krajských úřadů;

- dotace mikroregionů;
- dotace od sponzorů.

RZ zajišťuje na základě podkladů z nižších složek rozdělení financí, které KČT získá, na jednotlivé oblasti KČT. Oblasti (na základě pokynů KKZ) z přidělených prostředků proplácejí cestovní náklady a náhrady značkařům i další nutné výdaje dle schválených směrnic KČT.

3.4 Legislativa CZT

- [Zákon o pozemních komunikacích 13/1997](#)
- [Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích](#)
- [Vyhláška č. 294/2015 Sb. kterou se provádějí pravidla na pozemních kom.](#)
- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 100 – Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty
- [Metodika značení dálkových cyklotras](#)
- [Metodika tvorby, propagace a značení dálkových tras ČR](#)
- [Další dokumenty](#)

4 ZNAČENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS A KOMUNIKACÍ

4.1 Dopravní značení

4.1.1 Trasy značené číslem

Základní systém značení používá jedno až čtyřciferné číslo podle třídy důležitosti. Číslo trasy se uvádí na cyklistickém dopravním značení. V případě odboček je možné číslo trasy ponechat i pro odbočku a odlišit ji velkým písmenem. Odbočky k turistickým cílům (5.1.2) je možné označit také odpovídajícím piktogramem.

4.1.1.1 Dálkové národní trasy

Tyto trasy jsou vyznačeny mezi vzdálenými cíli. Jsou označeny jednocifernými (CZT I. třídy) a dvojcifernými čísly (CZT II. třídy). Jejich zřizovatelem je převážně Česká republika.

Mapa dálkových CZT – (příloha č. 1)

Přehled dálkových CZT - (příloha č. 2)

4.1.1.2 Regionální trasy

Regionální trasy jsou trasy doplňující síť dálkových tras. Jsou označovány jako CZT III. třídy (značení trojcifernými čísly) a jejich zřizovatelem je kraj nebo místní samospráva a organizace.

4.1.1.3 Místní trasy

jsou trasy na místní úrovni, označují se jako CZT IV. třídy (jsou značeny čtyřcifernými čísly). Jejich zřizovatelem je kraj nebo místní samospráva a organizace.

4.1.2 Trasy značené logem

jsou trasy značené jiným znakem než číslem. Použití loga je možné především pro dálkové evropské trasy sítě EuroVelo nebo dálkové tematické trasy, které vedou po několika číslovaných trasách (například Hradní stezka, Greenway trasy, Euregio Egrensis, apod.). Použití loga na dálkových trasách je vždy nutné projednávat s národním cyklokoordinátorem a Nadací partnerství (trasy EuroVelo). Loga se mohou uvádět na cyklistickém dopravním značení.

4.1.3 Trasy EuroVelo

Garantem značení Evropských značených cyklotras je Evropská cyklistická federace (ECF). Koordinátorem Evropských tras v ČR je [Nadace partnerství](#). Přes ČR budou procházet čtyři [evropské trasy č. 4, 7, 9 a 13](#). Trasy jsou značeny modrým logem s číslem trasy a umísťují se na cyklistickém dopravním značení. Mapa tras EuroVelo v ČR – (příloha č. 3).

Použití loga EuroVelo upravuje manuál ECF.



MOŽNÉ ZPŮSOBY POUŽITÍ

4.1.4 Doplnkové trasy

Jsou pomocné trasy, které odbočují z CZT k místům ležícím mimo značenou trasu. Jsou to odbočky k turistickým cílům, nádražím, restauracím, ubytovacím zařízením aj. Dál to jsou spojky a propojení mezi dvěma značenými trasami, nebo variantní trasy (mezi dvěma místy je možné zvolit více tras, např. kromě hlavní CZT je možné jet i po trase pro MTB apod.).

4.2 Terénní značení

4.2.1 Trasy značené pásovým značením KČT

Cykloturistické trasy, vedené náročnějšími terény a vhodné pouze pro horská kola, je možné značit turistickým (malovaným) pásovým značením. Značení se provádí podle Učebních textů díl B (příloha č. 4). Zřizuje se jen na těch úsecích tras, které nejsou dostupné pro vozidla údržby značení, nebo pokud to vyžaduje správce (vlastník) území, případně pro značení cyklistických naučných stezek. Pak je nutné informovat cyklisty o změně značení ze všech přístupových směrů. K tomu se využívá značek IS20 (5.2.10.5), které se instalují v místě změny značení v obou směrech.

Údržbu pásového značení provádí kvalifikovaní značkaři a řídí je sekce turistického značení.



Na směrovkách terénního značení se uvádí dva cíle, v odůvodněných případech tři cíle. V horním řádku je cílové místo trasy, v dolním řádku nejbližší TIM. V případě tří cílů se v prostředním řádku uvádí významný TIM na trase. Vzdálenosti se zaokrouhlují na 0,5 km.



4.2.2 Trasy pro terénní cyklisty

Speciální trasy pro sportovní terénní cyklisty se značí zvláštním systémem značení, jehož garantem je [Česká mountainbiková asociace - ČEMBA](#). Značení je určeno pro sportovní terénní cyklisty (1.2.3.2). Návrh terénního značení – (příloha č. 5).

4.2.3 Jiné druhy značení

V terénu se cyklista může setkat i s cyklotrasami vyznačenými mimo celorepublikový systém KČT. Může se jednat i o trasy značení silničním značením (např. na území Prahy trasy začínající písmenem „A“ nebo v Ostravě trasy značené písmeny, Vinařské cyklostezky značené logem apod. nebo trasy značené odlišným pásovým značením (např. Mníšecké okruhy) či zcela jiným systémem (např. Touloucovy Maštale, Cesta z města aj.).

Takové trasy KČT neviduje ani neudrhuje.

4.3 Dopravní značení obecně

4.3.1 Rozdělení DZ

Dopravní značení je uvedeno ve Vyhlášce č. 294/2015 Sb. Rozděluje se podle provedení na svislé a vodorovné dopravní značení. Podle účelu použití se SDZ dělí na skupiny (výstražné, upravující přednost, zákazové, příkazové, informativní, dodatkové). Cyklistické dopravní značky jsou ve skupině Informativních směrových a označují se jako IS19, IS20 a IS21.

4.3.2 DZ informativní směrové

Dopravní značení pro cyklisty je zařazeno skupiny [informativní směrové](#). Značky se odlišují barevným podkladem podle určení.

- Zelený podklad, písmo bílé – směrové tabule pro dálnice
- Modrý podklad, písmo bílé – směrové tabule pro silnice
- Bílý podklad, písmo černé – místní a komunální cíle
- Rubínový podklad, písmo bílé – názvy ulic
- Hnědý podklad, písmo bílé – kulturní nebo turistické cíle
- Žlutý podklad, písmo černé – značení pro cyklisty

4.3.3 Umísťování značení

4.3.3.1 Boční umístění

Značky ani nosné konstrukce nesmí zasahovat do vymezené části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace včetně části vymezené pro cyklisty ČSN 73 6101, 73 6110, 73 6201. Nosné konstrukce značek mohou zasahovat pouze do průchozího prostoru pro chodce, a to pouze za předpokladu, že v daném místě zůstane volná šířka 1,50 m. Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky včetně nosné konstrukce od vnějšího okraje zpevněné části krajnice, případně od vozovky (u pozemní komunikace bez zpevněné části krajnice), je 500 mm až 2000 mm. Ve výjimečných případech je možno v obci (na pozemní

komunikace bez krajnice) snížit nejmenší vzdálenost na 300 mm. Tam, kde jsou záchytná bezpečnostní zařízení, je nutné sloupky a nosné konstrukce osazovat za deformační zónu záchytných bezpečnostních zařízení (za svodidla).

Tam kde je to možné, osvědčilo se osazovat sloupek se značením až za silniční příkop.

4.3.3.2 Výškové umístění

Spodní okraj nejnižší umístěné značky, včetně dodatkové tabulky, je nejméně 1,20 m nad úroveň vozovky, na mostních objektech je spodní okraj nejnižší umístěné značky, včetně dodatkové tabulky, 2,50 m nad úroveň vozovky.

Spodní okraj velkoplošné značky, která není umístěna za svodidlem nebo na mostním objektu, je nejméně 1,50 m nad úroveň terénu.

V místě, kde je nutno umístit značku do průchozího prostoru pro chodce, je spodní okraj nejnižší umístěné značky, včetně dodatkové tabulky, ve výšce nejméně 2,20 m pro nově umístěvané značky a pro stávající značky 2,00 m nad úroveň vozovky nebo chodníku.

V místě, kde je nutno v odůvodněných případech umístit podpěrnou konstrukci do průchozího prostoru pro cyklisty, je spodní okraj nejnižší umístěné značky, včetně dodatkové tabulky, ve výšce 2,50 m nad úroveň stezky pro cyklisty nebo stezky pro chodce a cyklisty.

4.3.3.3 Směrové umístění

Značky a dopravní zařízení se umísťují přibližně kolmo ke směru provozu. Reflexní značky a reflexní dopravní zařízení se umísťují tak, aby maximální účinek odrazu světelných paprsků reflektorů vozidel působil na řidiče mimo obec ze vzdálenosti přibližně 100 m, v obci přibližně 50 m.

Na rozcestích v místech s malým provozem nebo mimo silnice je možné umísťovat cyklistické značky na samostatný společný sloupek. Některé DI to povolují. Směrování se pak volí podle středového pravidla (5.1.5.2).

4.3.3.4 Vzdálenosti mezi sloupky

Vzdálenost v podélném směru se volí tak, aby značení bylo možné včas vnímat. Minimální vzdálenost mezi sloupky na pozemních komunikacích je nejméně 30 m a v obci na dopravně málo významné pozemní komunikaci může být 10 m.

Dopravní značky pro cyklisty, pokud jsou na samostatném nosném prvku, se osazují dle TP 100 ve vzdálenosti 10 – 30 m před křižovatkou, dovozuje-li to situace. Připouští umístění DZ za křižovatkou, nebo i na levé straně komunikace.

4.4 Dopravní značky vztahující se k cyklistické dopravě

Pro udržování jednotnosti a srozumitelnosti značení v celé republice je nezbytné důsledně dodržovat jednotné zásady značení všemi značkářskými složkami a nepřipouštět individuální způsoby značení, aby turista v jiném než domácím regionu nebyl dezorientován odlišností značení. KČT zásadně odmítá značení cyklotras způsobem pouze se podobajícím této jednotné metodice. Rovněž tak duplicitní značení považuje KČT za matoucí a pokládá ho za plýtvání finančními prostředky. Značení cyklotras odlišným způsobem než zde uvedeným se nedoporučuje.

4.4.1 Značení cyklistických tras

Cyklistické trasy se značí dopravními značkami IS19, IS20 a IS21. Používají se jen v reflexním provedení. Dříve se vyráběly i nereflexní, a pokud jsou ještě někde instalované, mohou zůstat na dožití.

Zásady používání značení CZT a logovaných tras jsou podrobně popsány v Metodice značení dálkových cyklotras (příloha č. 6).

4.4.1.1 IS21 – Směrová tabulka pro cyklisty

Používá se v provedení

- IS21a – pro přímý směr,
- IS21b – pro odbočení vlevo,
- IS21c – pro odbočení vpravo,
- IS21d – pro ukončení trasy.

4.4.1.1.1 Vzhled, rozměry a grafika

Standardní rozměr je 300x200 mm. Na místech špatně přístupných nebo na účelových komunikacích je možné použít zmenšené rozměry značky na 75% původní velikosti – tedy v rozměru 225x150.

Používat značku bez jakéhokoliv označení není dovoleno. Při souběhu více tras je možné na jedné značce IS21 uvádět jen dvě čísla tras. Více v odstavci (5.2.4).

Zásady popisu značek

Podrobné zásady jsou uvedeny v Metodice značení dálkových tras (příloha č. 6).

ZÁSADA č.1 – UMISŤOVÁNÍ OZNAČENÍ CYKLOTRAS:



OBSAZUJE SE POUZE HORNÍ PROSTOR



POUŽÍT DOLNÍ PROSTOR JE NEPŘÍPUSTNÉ
(MUSÍ VŽDY ZŮSTAT PRAZDŇNÝ)

ZÁSADA č.2 – ZÁKLADNÍ VELIKOST TEXTU A SYMBOLU JÍZDNÍHO KOLA:



PŘEDNOSTNĚ SE PROVÁDÍ VÝŠKA PÍSMŮ
I SYMBOLU JÍZDNÍHO KOLA 60 mm;



V ODŮVODNĚNÝCH PŘÍPADECH LZE
POUŽÍT VÝŠKU PÍSMŮ 50 mm
(VÝŠKA SYMBOLU JÍZDNÍHO KOLA JE VŽDY 60 mm)

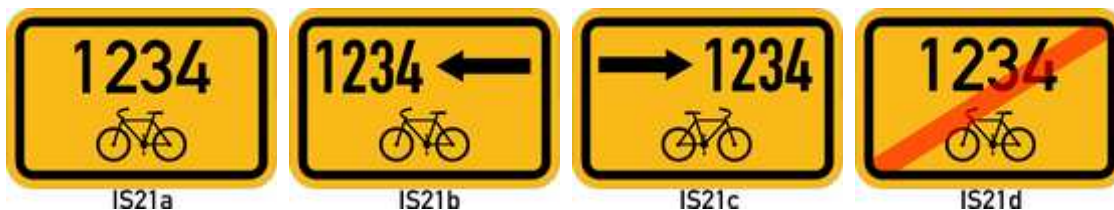
ZÁSADA č.3 – VYOBRAZENÍ SOUBĚHU VÍCE ČÍSELNĚ OZNAČENÝCH CYKLOTRAS:



ŘAZENÍ ČÍSEL CYKLOTRAS ZA SEBOU
(ODDĚLUJÍ SE MEZEROU A ZMENŠENÝM "+")

4.4.1.1.2 Značení číslem

Na značkách IS21a,d se používá široké písmo, na značkách IS21b,c se u tras IV. třídy z prostorových důvodů používá úzký formát písma. Na značkách IS21d se používá průsvitná červená páska, která umožňuje čitelnost čísla trasy pod páskou.



4.4.1.1.3 Značení logem

Místo čísla trasy je možné použít logo (4.4.1.2.3). Pokud je trasa značená logem a není v souběhu s jinou trasou značenou číslem, uvádí se na značce 1 – 3 loga. Kombinace čísla a loga se na jedné značce nepřipouští.

Zásady pro umístování loga na značkách:



4.4.1.2 IS19 – Směrová tabule pro cyklisty

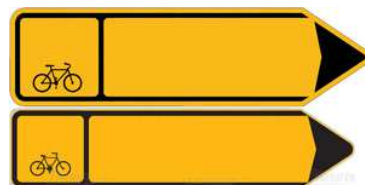
4.4.1.2.1 Vzhled, rozměry a grafika

S touto metodikou se zavádí nový typ značky, určený pro logované trasy. Celkem je to tedy již třetí typ značky IS19. Pro přehlednost je rozlišíme jako typ A, B, C.

- **Typ A - původní** (krátké značky)

Rozměry značky jsou 200x700 mm a na mnohých místech jsou ještě stále v používání. Dokonce je výrobci ještě dodávají. Tyto krátké značky je možné používat jen samostatně, ne však v kombinaci s typy B a C.

K nim se ještě v 90. letech vyráběly i značky IS19a,c v úzkém provedení určené jen pro jeden cíl a můžeme na ně místy ještě narazit. Tyto úzké značky se už nepoužívají.



- **Typ B - stávající** (současně používané)

Značky jsou určeny pro trasy značené čísly. Rozměry značky jsou podle vzorových listů 200x838 mm. Výrobci ale vyrábí delší rozměr značky s odlišnými rozměry, a to od 835 až po 850 mm. Velikost pole pro číslo trasy je také rozdílné. Vzorový list udává 160x160, ale v ZAS Koloveč vyrábí 160x130 mm, V GS Plus Brno 160x150 mm. Značky je možné používat v kombinaci s typem C.



- **Typ C - nové provedení** (pro logované trasy)

Velikost je stejná, jako u typu B. Značka má ale rozšířené pole pro označení trasy a zmenšené cílové pole. Rozměry pole pro číslo trasy jsou 160x205 mm a je určeno pro nalepení až dvou log.



Označení směrůvek

- IS19a – pro směr přímý
- IS19b – pro odbočení vlevo
- IS19c – pro odbočení vpravo

Protože bude potřeba nové značky pro logované trasy potřeba rozlišit od těch současných, zavádí se jejich pracovní označení pro potřeby této metodiky takto:

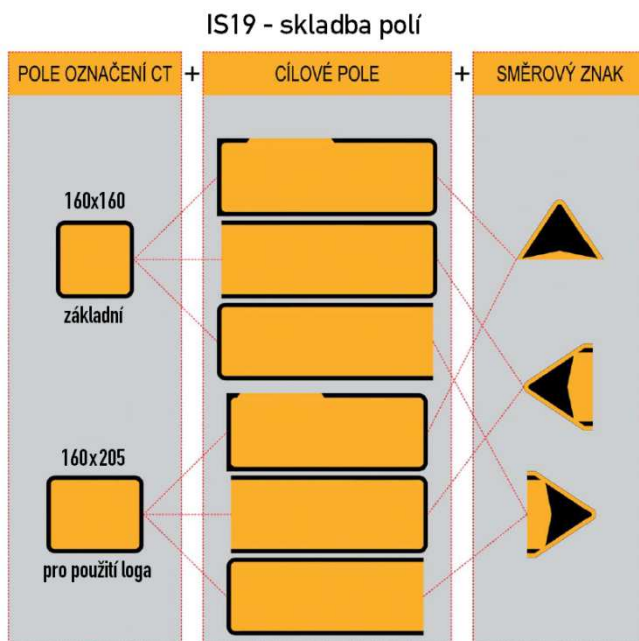
- Typ A označovat jako IS19a(A), IS19b(A), IS19c(A)
- Typ B označovat jako IS19a(B), IS19b(B), IS19c(B)
- Typ C označovat jako IS19a(C), IS19b(C), IS19c(C)

Vnější rozměry směrůvek typu B a C

SKLADEBNOST FYZICKÝCH PRVKŮ:



Grafika značek



Pole pro označení cyklotrasy

Je určeno výhradně pro umístění symbolu kol, čísla trasy a případně nalepení loga trasy. Číslo trasy se uvádí s číslicemi o výšce 50 mm. Na čísla tras se používá přednostně široký typ číslic.

ZÁSADA č.2 – UMÍSTOVÁNÍ OZNAČENÍ CYKLOTRAS:



ZÁSADA č.3 – ZÁKLADNÍ VELIKOST TEXTU A SYMBOLU JÍZDNÍHO KOLA:



USPOŘÁDÁNÍ ČÍSELNÉHO POLE



V PŘÍPADĚ ČTVERCOVÉHO POLE SE SYMBOL JÍZDNÍHO KOLA UMÍSTUJE HORIZONTÁLNĚ UPROSTŘED A VERTIKÁLNĚ VE SPODNÍ ČÁSTI POLE (S VÝŠKOU MEZERY OD SPODNÍ HRANY 15 mm)

V PŘÍPADĚ OBDÉLNÍKOVÉHO POLE SE SYMBOL JÍZDNÍHO KOLA UMÍSTUJE KE STRANĚ BLÍŽE K OKRAJI ZNAČKY A VERTIKÁLNĚ VE SPODNÍ ČÁSTI POLE (S DOLNÍM A BOČNÍM ODSUPEM 15 mm)

ČTVERCOVOU VELIKOST LZE POUŽÍT V PŘÍPADĚ ÚPRAVY SOUČASNÉ ZNAČKY NEBO U NOVÉ ZNAČKY ZA PŘEDPOKLADU, ŽE TO PLOCHA ZNAČKY UMOŽNÍ A ŽE ZDE PRAVDĚPODOBĚ NEBUDE NUTNĚ DOPLNIT DALŠÍ OZNAČENÍ CT

V OPAČNÉM PŘÍPADĚ SE SE POUŽÍJE OBDÉLNÍKOVÁ VELIKOST

LEGENDA:



ZA PŘEDPOKLADU, ŽE V DANÉM SMĚRU BUDOU PO ČÍSELNÉ CT VEDENY VÍCE NEŽ DVĚ CT OZNAČENÉ LOGEM, JE NEZBYTNĚ POUŽÍT DALŠÍ SAMOSTATNOU SMĚROVOU TABULI IS19.

Cílové pole

Vzdálenost se uvádí v celých kilometrech; pokud je cíl blíže jak 1 km, uvádí se vzdálenost v kilometrech, zaokrouhlené na jedno desetinné místo (0,1; 0,2; 0,3; ...).

Pokud se na značce uvádí jen jeden cíl, umísťuje se výškově doprostřed pole.

Velikost písma je 50 mm. Písmo může být široké i úzké, ale na cílovém poli se používá vždy jen jedna šířka písma. Názvy obcí a místní cíle se uvádějí velkými písmeny, kulturní, turistické a komunální cíle písmeny malé abecedy, první písmeno je velké.

V cílovém poli se podle délky textu použije buď široký typ písma (je lépe čitelný z dálky) nebo úzký typ, vždy ale stejný pro oba cíle i pro vzdálenosti. Na značce s jedním cílem je možné delší text rozložit do dvou řádků.



ROZLOŽENÍ TEXTU DO DVOU ŘÁDKŮ

ZÁKLADNÍ POLE CÍLŮ (ČTVERCOVÉ POLE S OZNAČENÍM CT) **ZÚŽENÉ POLE CÍLŮ** (OBDÉLNÍKOVÉ POLE S OZNAČENÍM CT)

TEXTOVÉ POLE: 450 x 50 mm

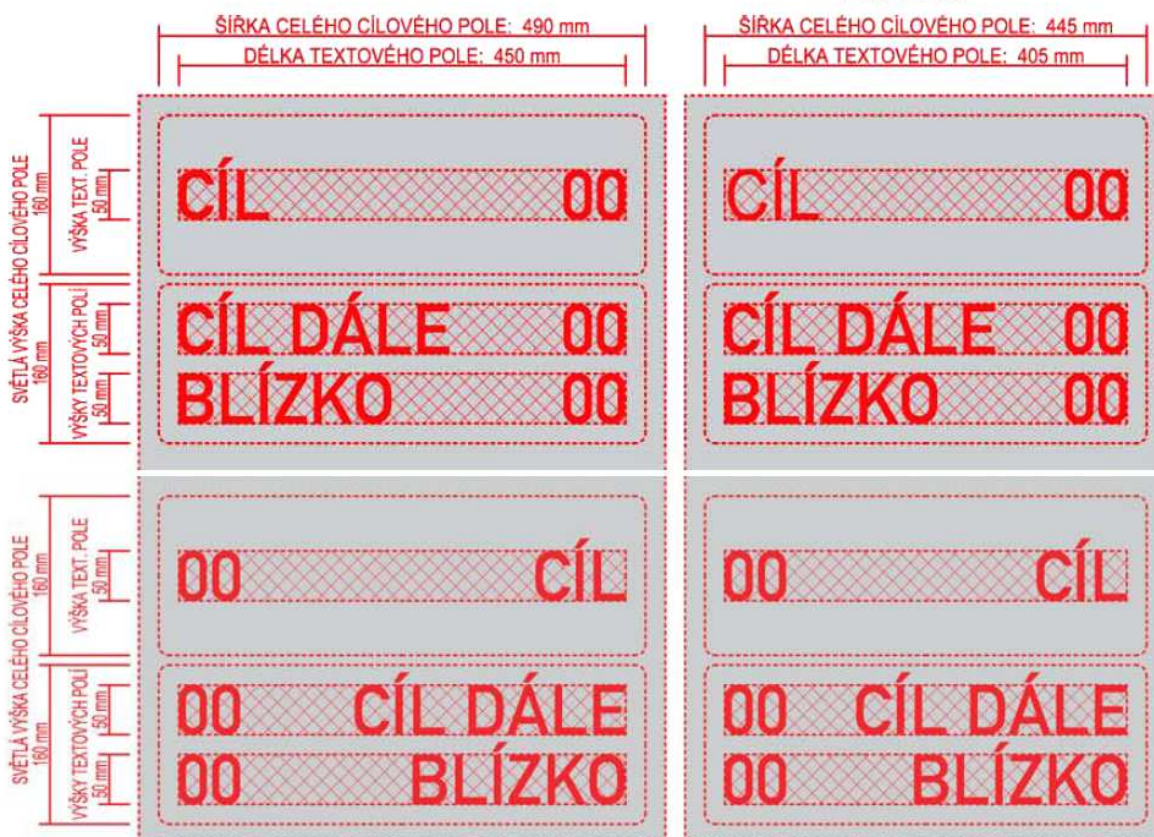
TEXTOVÉ POLE: 405 x 50 mm

CELÉ CÍLOVÉ POLE: 490 x 160 mm
MŮŽE OBSAHOVAT 1 NEBO 2 TEXTOVÁ POLE

CELÉ CÍLOVÉ POLE: 445 x 160 mm
MŮŽE OBSAHOVAT 1 NEBO 2 TEXTOVÁ POLE

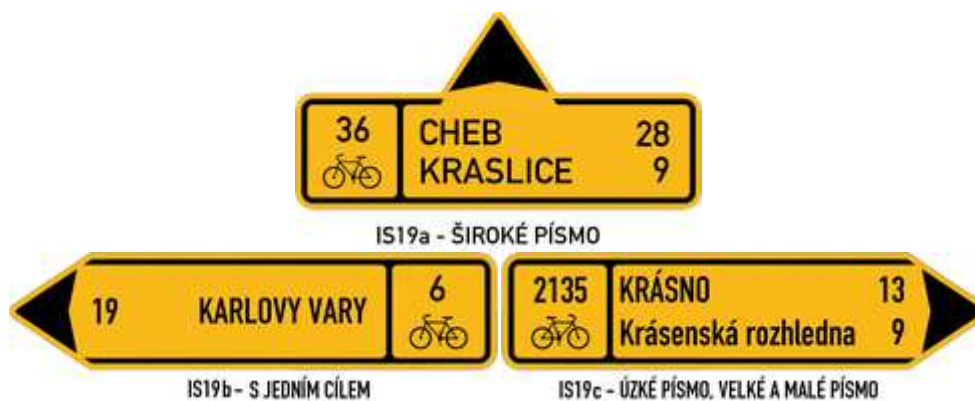
ZÁKLADNÍ

ZÚŽENÉ



4.4.1.2.2 Značení číslem

Používají se značky **IS19 typu B**. Na jedné značce se uvádí pouze jedno číslo trasy. Při souběhu je třeba použít více značek.



4.4.1.2.3 Značení logem

Pro trasy značené logem (příloha č. 6) se používají značky **IS19 typu C**. Pro číslo trasy a texty platí zásady uvedené v předcházejícím bodu. Pokud je předpoklad, že v některých úsecích povede jen logovaná trasa, je možné použít značky s úzkým polem. **Na značkách není povoleno uvádět název firmy nebo logo firmy.**

Loga jsou vždy ve tvaru čtverce o rozměru 60x60 mm a mají stanovený vzhled a rozměry:

VŠECHNA LOGA VŽDY VEPSAT DO ČTVERCE

		logo ohraničené s celoplošnou výplní se umísťuje v základní podobě
		logo členité, bez jasného ohraničení či bez celoplošné čtvercové výplně není přípustné použít na značení CT v původní podobě
		pro zajištění dobré čitelnosti loga (resp. celého značení) a údržby se použije vyobrazení loga na bílé ploše čtvercového tvaru, pokud není grafickým manuálem daná jiná barva
		

Zásady pro použití loga

Loga se používají na dálkových trasách, přednostně pro trasy EuroVelo. Dále jsou určeny pro tematické dálkové trasy. Priority použití loga jsou v tomto pořadí:

1. Evropské trasy EuroVelo
2. Dálkové přeshraniční trasy
3. Dálkové národní trasy, které vedou mimo stávající trasy značené číslem, nebo jejich průběh střídá dvě a více číselných tras.

Logo se uvádí jen na značkách IS19 nebo IS20 a to vždy u toho čísla trasy, po které dál pokračuje. Na značkách IS21 se logo neuvádí. Výjimkou je jen případ, kdy logovaná trasa vede samostatně (nevede po žádné číselné trase).

Nepřipouští se značení logem, které vede stále jen po jedné číslované trase. Například Vltavská trasa vede jen po trase č. 7, takže její další označení logem je považováno za dvojené značení a je tedy neopodstatněné.

Pokud k nám trasa přichází ze sousední země, kde se obvykle trasy značí jen logy, a na naší straně vede už jen po jednom čísle trasy (např. Labská stezka po trase č. 2), je nutné na hranici srozumitelně informovat o změně značení trasy. K tomu se používají značky IS20 (5.2.10.5).

V případě, že logovaná dálková trasa vede po několika trasách s různými čísly (například trasa Euregio Egrensis vede po trasách 36, 361, 362, 6 a 2198), je možné trasu vyznačit logem i na našem území v souladu s metodikou značení dálkových tras.

Příklady použití:



4.4.1.2.4 Pravidla pro textaci značek

Při tvorbě textové náplně vycházíme z evidenčního listu cyklotrasy. V něm je uvedeno, která místa jsou cílová (C) a která významná (V). Tato místa pak uvádíme v textaci.

Cílová místa se uvádí v horním řádku, významná místa v dolním řádku. Na dálkových trasách bývá cílových míst více, nejen na koncích, ale i uvnitř trasy. Obvykle to bývají větší obce, nebo turisticky významná místa ve vzdálenostech kolem 30 km.

Názvy cílů je třeba volit s ohledem na omezený prostor na značce. Délka názvu cíle by neměla mít (bez km) více jak 15 znaků vč. mezer pro úzké písmo, a 12 znaků pro široké písmo. Je zbytečné na vzdálených cílech (horní řádek) uvádět přesnější lokaci – např. nám., žst, centrum apod. Stačí zde uvést jen název obce. Přesnější lokaci uvádíme až v dolním řádku, na posledním rozcestí před cílem; pak je někdy nutné při delším textu použít zkratky. Přesnější lokaci uvádíme vždy jen písmeny malé abecedy. Tam kde to je možné, používají se přednostně piktogramy; v tom případě už se zkratky názvů neuvádí.



Dříve se pro hraniční přechody používalo označení CLO. To už se nepoužívá a místo něj se uvádí zkratky států s lomítkem např. (CZ/PL) (5.2.6).

V textaci dodržujeme následující pravidla (obrázek v příloze č. 9):

- Na každé směrové tabuli musí být uvedeno vždy nejbližší cílové a nejbližší významné místo. Významný cíl se neuvádí jen na směrovkách na posledním významném TIM před koncem trasy.
- Na posledním významném TIM před cílovým (pokud není koncový) se uvádí v obou řádcích cílové místo – v dolním řádku to nejbližší, v horním řádku pak další (následující) místo.

- Pravidlo jednoho cíle. Každé cílové místo, které je jednou v textaci použito, se musí vyskytovat na všech dalších značkách (IS19 a IS20) až po dosažení tohoto cíle. Nedodržování tohoto pravidla způsobuje nesrozumitelnost značení!
- Podobně se postupuje i na kratších trasách, pokud z jednoho rozcestí vedou dvě trasy do stejného cíle, i když každá z tras vede jinudy.
- Pomocná a doplňková místa se na směrových tabulích neuvádějí. Může se však použít cíl doplňkové trasy, pokud je turisticky významným místem, nebo větší obcí.
- Cílovými místy mohou být i místa ležící až za koncovým místem cyklotrasy, pokud je konec trasy málo známé místo a pokud trasa navazuje na další CZT, která cyklistu do uvedeného cíle dovede. Přitom je důležité stále dodržovat pravidlo jednoho cíle.
- Názvy obcí se na směrovkách uvádějí jen písmeny velké abecedy, ostatní místa písmeny malé abecedy.
- Zkratky a piktogramy se umísťují mezi textem a vzdáleností k cíli, přimknuté k textu.

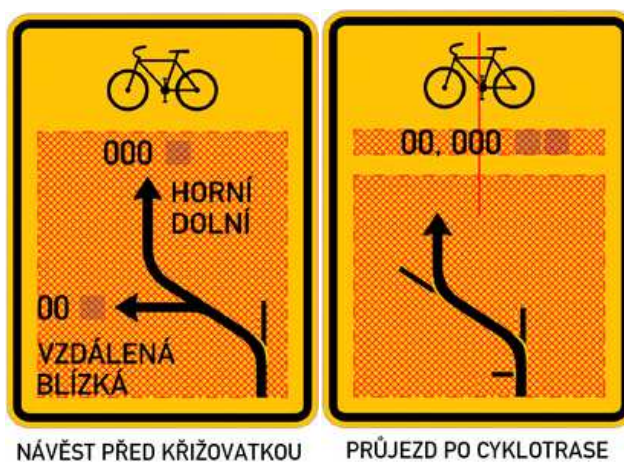
4.4.1.3 IS20 – Návěst před křižovatkou pro cyklisty

Značka se používá přednostně jako **návěst před křižovatkou** na rozcestí více cyklotras, nebo k vyznačení vedení trasy na komplikovanějších rozcestích.

4.4.1.3.1 Vzhled, rozměry a grafika

Vzorová grafika značky IS20

Červeným šrafováním je označeno textové pole



Rozměry značky

Podle potřeby je možné značku používat ve zmenšené verzi (cca 80%), nebo ve zvětšené verzi (cca 150%). Rozměry značek pak jsou následující:

- Základní rozměr 700x500 mm
- Zmenšený rozměr 600x400 mm
- Zvětšený rozměr 1000x750 mm

4.4.1.3.2 Použití

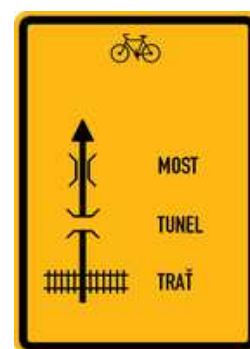
Značka se používá k rozlišení směřování tras na složitějších křižovatkách nebo tam, kde je to finančně výhodnější než použití značek IS19. Nutno však brát v úvahu, že IS20 neposkytuje tolik informací a není tolik přehledná jako IS19. Při kalkulaci je třeba počítat s tím, že cena jedné IS20 je o 50% vyšší než je cena značky IS19 (5.2.10).

Na značce se kromě symbolu kola uvádí:

- Tvar křižovatky – směry vedení každé trasy se označí šipkou, příjezd ke křižovatce je vždy od spodního okraje značky.
- Číslo trasy (logo) – uvádí se u hrotu šipky.
- Uvádí se jedno, výjimečně dvě cílová nebo významná místa s tím, že vzdálenější cíl se uvádí nad bližším cílem.
- Názvy obcí a místní cíle se uvádějí velkými písmeny, kulturní, turistické a komunální cíle písmeny malé abecedy, první písmeno je velké.
- Velikost textu se volí podle prostorových možností, ale na jedné značce se vždy použije jednotná velikost pro všechny text.
- Piktogram turistických cílů – uvádí se u hrotu šipky, případně u čísla trasy.

Značená trasa se na značce zobrazuje silnější čarou, ostatní odbočující cesty mají poloviční šířku. V základním rozměru značky je šířka čáry CZT 20 mm, ostatní cesty mají šířku 10 mm.

Průběh CZT se zobrazuje spojitě, ostatní cesty se na CZT napojují s malým přerušením. Málo významné odbočky a spojky, které nemají číslo, se vyznačují také poloviční šířkou čáry s přerušeným napojením na CZT. Pak jsou doplněny šipkou s velikostí poměrnou k šířce čáry. Kruhový objezd se vyznačuje vždy silnou čarou po celém obvodu, i když CZT vede jen po jeho části. KO je ve směru do protisměru přerušen mezerou. V případě potřeby se mohou na značce schematicky zakreslit dopravní stavby - most (nadjezd), tunel (podjezd) a železniční přejezd, pokud jsou pro orientaci cyklistů důležité. Průjezd tunelem nebo pod mostem se znázorňuje navíc přerušením čáry.



Další použití značky IS20 je v odstavci (5.2.10).



4.4.2 Ostatní značení týkající se cyklodopravy

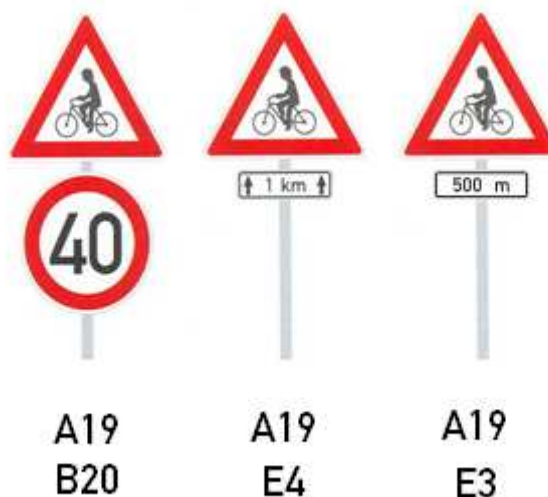
4.4.2.1 A19 - Cyklisté

Značky se užívá k upozornění na místo, kde cyklisté pravidelně nebo ve větším množství vjíždějí na komunikaci nebo ji přejíždějí, nebo na úsek komunikace, kde se často vyskytují.

Umísťují se před každým přejezdem vyznačeným vodorovnou značkou č. V8 a před zaústěním stezky pro cyklisty na komunikaci.

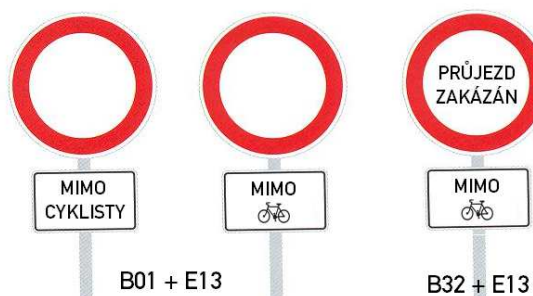
V odůvodněných případech lze se značkou A19 užit i zákazové značky B20 „nejvyšší dovolená rychlost“.

Jedná-li se o zvýšený provoz cyklistů v podélném směru, doplňuje se značka A19 dodatkovou tabulkou E14 „délka úseku“ s uvedením celkové délky úseku komunikace využívaného ve větší míře cyklisty. Při umístění značky před přejezdem pro cyklisty je vzdálenost mimo obec 100 – 250 m, v obci 50 – 100 m. Není-li možné z vážných důvodů rozmezí vzdálenosti dodržet, je nutno výstražnou DZ doplnit dodatkovou tabulkou E3a „Vzdálenost“ a udáním skutečné vzdálenosti k přednímu okraji vodorovné značky V8. Při umístění mimo obec je DZ nutno vždy doplnit dodatkovou tabulkou E3a. Těsně před přejezdem je umístěna DZ IP 7 „Přejezd pro cyklisty“.



4.4.2.2 B01 – Zákaz vjezdu všech vozidel B32 – Průjezd zakázán

Případné výjimky ze zákazu se uvádějí na dodatkové tabulce E13 umístěné pod DZ, případně s využitím symbolu kola.



4.4.2.3 B02a IP4 – Jednosměrný provoz

Obousměrná jízda cyklistů v jednosměrce se označuje svislým dopravním značením - dodatkovou tabulkou E12a pod značku IP4 a E12b pod značku B2.



4.4.2.4 B08 – Zákaz vjezdu jízdních kol

Nepopulární značka u cyklistů. Nutno sestoupit z bicyklu a vést ho. Obdoba příkazové značky C14a.



4.4.2.5 B11 – Zákaz vjezdu všech motorových vozidel

Naopak tato značka umožňuje – na rozdíl od motorových vozidel – cyklistům vjezd. Značka plně nahrazuje B01 s dodatkovou E13 v místech, kde je potřeba umožnit vjezd cyklistům.



4.4.2.6 C07 – Stezka pro chodce

Stezka vyhrazená pouze pro chodce. Cyklisté na ni mohou vjíždět pouze při křížení s cyklostezkou, přitom musí dát přednost chodcům. Jiným účastníkům je užívání stezky zakázáno. Značka ukončuje platnost značek C08a, C09a, C10a. Stezku může použít i osoba pohybující se na osobním přepravníku (segway).



C07a



C07b

4.4.2.7 C08 - Stezka pro cyklisty

Tato DZ přikazuje cyklistům užít v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky. Pruhu nebo stezky smí užít i osoba vedoucí jízdní kolo, bruslaři nebo osoby pohybující se na osobním přepravníku. Pruh nebo stezku pro cyklisty lze v jejím průběhu rovněž vyznačit barevně odlišným povrchem nebo odlišným provedením povrchu; jiným účastníkům provozu na pozemních komunikacích, než pro které je tento pruh nebo stezka určena, je jejich užívání zakázáno.



C08a



C08b

4.4.2.8 C09 – Stezka pro chodce a cyklisty (smíšená stezka)

DZ přikazuje chodcům a cyklistům užít v daném směru takto označeného společného pruhu nebo stezky. Stezky smí užít i osoba vedoucí jízdní kolo, bruslaři nebo osoby pohybující se na osobním přepravníku. Chodci a cyklisté se nesmějí navzájem ohrozit. Značka ukončuje platnost značek C07a, C08a, C10a. Konec stezky pro chodce a cyklisty C09b, která ukončuje platnost značky č. C09a.



C09a



C09b

4.4.2.9 C10 – Stezka pro chodce a cyklisty (dělená stezka)

Tato DZ přikazuje chodcům a cyklistům užít v daném směru vyznačeného samostatného pruhu nebo stezky a označuje zároveň polohu pruhu pro cyklisty i chodce. Chodci a cyklisté smějí sousedního pruhu užít jen při obcházení nebo objíždění překážky; značka ukončuje platnost značek C07a, C08a, C09a.



C10a



C10b



4.4.2.10 C14 – Jiný příkaz (Cyklisto, sesedni z kola)

DZ ukládá jiný příkaz, který není možno uložit jinou značkou. Příkaz je vyjádřen nápisem na značce. Používá se v místech kde není možná, nebo je nebezpečná jízda na kole.



4.4.2.11 C02 - Přikázaný směr jízdy pro cyklisty

Přikázaný směr jízdy může být pro cyklisty rozdílný od ostatní dopravy. To se vyznačuje pomocí dodatkové tabulky E12c.



4.4.2.12 IP07 – Přejezd pro cyklisty

Touto dopravní značkou se označuje přejezd pro cyklisty vyznačený vodorovnou značkou V8 především na místech, kde by ho řidič jinak neočekával. Značky se používá pro označení každého přejezdu mimo obec, zpravidla k označení přejezdu situovaného mimo křižovatku. Značka se umísťuje bezprostředně před přejezdem.

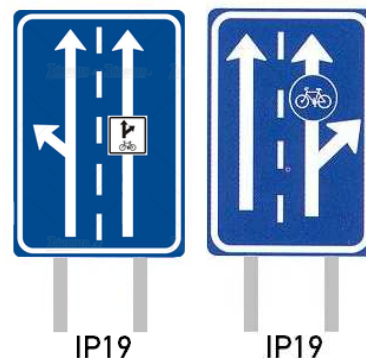


4.4.2.13 IP19 – Řadící pruhy

Užitím symbolu příslušné příkazové značky lze přikázat užití řadícího pruhu v daném směru jen pro určitý druh vozidel, tedy i pro cyklisty.

V prvním případě se jedná (v pravém jízdním pruhu) o povolení cyklistům odbočit i vpravo, na rozdíl od ostatních vozidel.

V druhém případě pravý jízdní pruh odbočuje vpravo, rovněž vede jen stezka pro cyklisty.



4.4.2.14 IP20 - Vyhrazený jízdní pruh

Tato DZ vyznačuje jízdní pruh vyhrazený pro MHD nebo kola a jeho situování ve vztahu k ostatním jízdním pruhům. Tento jízdní pruh je současně vyznačen VDZ a nápisem nebo symbolem kola. Dodatkovou tabulkou lze vyznačit dobu, po kterou je jízdní pruh vyhrazen. V prostoru křižovatky se vyhrazený jízdní pruh vyznačuje jen vodorovnými značkami. Na značce lze vyznačit i jízdní pruhy v protisměru; v případě vyhrazeného jízdního pruhu pro jiný druh vozidla nebo pro určitý účel se do modrého pole vyznačí příslušný symbol vozidla nebo vhodný nápis.



4.4.2.15 IZ 6 – Pěší zóna a Zóna pro cyklisty

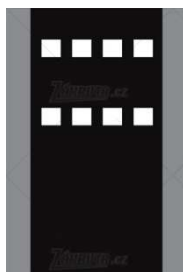
Tyto DZ označují oblast, například část obce, určenou především pro chodce. Cyklisté smějí do zóny vjíždět jen pokud je pod čarou ve spodní části značky uveden nápis nebo symbol cyklisty, případně v jaké době. V cyklistické zóně smějí cyklisté užívat vozovku v celé její šířce, přičemž nemusí jezdit jednotlivě za sebou. Jiným vozidlům než jízdním kolům je vjezd do cyklistické zóny povolen jen tehdy, jsou-li vyznačena ve spodní části dopravní značky IZ6. V cyklistické zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči cyklistům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. V cyklistické zóně musí cyklisté umožnit motorovým vozidlům jízdu.

Pozn. Značka "Zóna pro cyklisty" zatím není zobrazena ve vyhlášce. Níže je uveden jen předpokládaný vzhled.



4.5 Vodorovné dopravní značení

4.5.1 V8 – Přejezd pro cyklisty



Značkou V8 se vyznačuje plocha určená pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci. Na křižovatce se DZ V8 užívá samostatně, mimo křižovatku musí být doplněna svislou značkou IP7. Přejezd pro cyklisty se vyznačuje přednostně kolmo na osu vozovky, pouze výjimečně šikmo. Podrobnosti o užití a provedení přejezdu pro cyklisty v systému vodorovného dopravního značení upravují TP 133.

Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zdali může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu.

Upozornění: Nezaměňovat s novým VDZ [V7b - Místo pro přecházení](#), které má podobný vzhled a je určeno jen pro chodce.



Na přejezdu pro cyklisty přimknutému k přechodu pro chodce, kde je použita vodorovná značka V8b, která vyznačuje plochu určenou pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci. Není-li vyznačen přejezd pro cyklisty vedle přechodu pro chodce, pak je cyklista povinen sesednout z kola a kolo po přechodu pro chodce převést, pokud není stanoveno jinak.



4.5.2 V14 – Cyklistický vyhrazený jízdní pruh

Obvykle se zřizuje tam, kde není možné zřídit oddělenou stezku pro cyklisty. Zpravidla je značen při pravém okraji vozovky. Na některých komunikacích v obci

může být cyklistům povoleno užívání jízdního pruhu spolu s ostatními druhy vozidel, např. autobusy, nebo taxi.



4.5.3 V19 – Prostor pro cyklisty

Jedná se o představenou stopčáru s piktogramem pro cyklisty, která umožňuje, aby cyklista projel křižovatkou jako první. Cyklista zde čeká „na zelenou“ ve vyčkávacím boxu před ostatními vozidly a pro čekajícího motoristu je cyklista dobře viditelný. Cyklista je lépe chráněn před emisemi a prachovými částicemi.



4.5.4 V20 – Piktogramový koridor pro cyklisty

Tato VDZ vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů. Řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nacházejí na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů. Tento koridor však lze vyznačit pouze při dodržení šířkových poměrů komunikace dle požadavků dle TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“.

Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užit. (Zákon 361/2000 §57).

5 METODIKA TVORBY SÍTĚ CYKLOTRAS

5.1 Obecná pravidla

5.1.1 Cyklistické značené trasy

CZT vytvářejí síť, pokrývající celou republiku (příloha č. 1). Jsou určeny hlavně pro cykloturisty a slouží k jejich orientaci a bezpečnému navedení do cíle. Při jízdě po CZT se doporučuje používat vhodnou cyklistickou mapu, nejlépe vydanou KČT.

CZT musí turistu vést spolehlivě a bezpečně terénem tak, aby nebyl nucen cestu hledat a mohl se plně věnovat svým turistickým zájmům. Trasy jsou vedeny po různých komunikacích (2.1). Nejvhodnější jsou samostatné cyklistické stezky a účelové udržované cesty. CZT se ale nevyhnu vedním po silnicích III. a II. třídy. Vedení tras po silnicích I. třídy se z důvodu bezpečnosti zásadně nedoporučuje!

Síť CZT je tvořena trasami různých tříd. Trasy I. a II. třídy tvoří hlavní (páteřní) trasy propojující regiony (kraje) a jsou to převážně dálkové národní trasy. Od těchto pak odbočují regionální trasy, které doplňují síť v regionech, a podobně místní trasy doplňují síť cyklotras na místní úrovni. Tato koncepce sítě pak musí být respektována při plánování nebo revizích sítě značených tras v celé ČR. K zachování srozumitelnosti a jednotnosti značení na celém území ČR je potřeba dodržovat jednotná pravidla vytváření značených tras.

Tato metodika vychází z dokumentů uvedených v bodě (3.4) a rozpracovává je pro použití ve značkářské činnosti KČT.

5.1.2 Principy tvorby sítě CZT

- Cyklistické značené trasy by měly obecně navazovat na trasy vyšších tříd a nekřížit je. Pokud je potřeba místní trasu převést (překřížit) přes trasu vyšší třídy, je vhodnější trasu na křížení ukončit a za rozcestím trasu označit novým číslem.
- Pro cyklistické trasy se používá přednostně značení číslem (4.1.1).
- Evropské trasy a tematické trasy je možné značit místo čísla logem (4.1.2).
- Trasa má spojovat dvě různá místa a nemá vytvářet okruh.
- Trasa se vede tak, aby procházela turisticky zajímavými místy.
- Trasa by neměla zbytečně kličkovat, měla by vést pokud možno přímo k cíli.
- Počátek a konec trasy umísťujeme do významnějších míst – nádraží, obce, hraniční přechody, apod. Vyhýbáme se tomu, aby trasa začínala na opuštěných místech např. mimo zástavbu obcí. Pokud se tomu nelze vyhnout, pak tomuto rozcestí přiřadíme vhodné jméno, nejlépe takové, které odpovídá místní zvyklostem, a na rozcestník umístíme tabulku s názvem místa (5.2.91).
- Krátkým trasám (přibližně do 5 km) obvykle nepřidělujeme samostatné číslo, ale vyznačíme je jako odbočky z hlavní trasy. Pak mohou mít číslo shodné s hlavní trasou doplněné velkým písmenem (5.2.5).
- Pokud je z trasy odbočka k turisticky zajímavému nebo důležitému místu, je možné na její vyznačení použít místo čísla vhodný piktoqram (5.2.7).

5.1.3 Zásady pro vedení tras

Trasy vedeme po cestách pro cyklisty nejvhodnějších. Při volbě komunikací pro vedení trasy je vždy potřeba volit kompromis mezi kvalitou cesty, její bezpečností a její atraktivitou. Priority v tomto rozhodování se těžko stanovují. Někdy je problém se k cíli vůbec dostat, pak je nutné volit i málo kvalitní nebo dopravně zatížené cesty. Jindy k cíli vede více cest, pak můžeme vybírat tu vhodnější. Někdy nám volbu trasy nepříznivě zkomplikují vlastnické vztahy (6.1.2). Trasy pokud možno nevedeme průmyslovými zónami nebo kolem skládek apod. Pro při volbě cesty musíme vždy brát v úvahu místní podmínky.

5.1.4 Vznik rozcestí - TIM

Všude tam, kde umísťujeme nějaké značení CZT vzniká turistické informační místo – TIM. Podle toho jaké informace se na něm cyklista dozví, rozlišujeme tato místa podle důležitosti do čtyř skupin – **Cílové, Významné, Doplnkové a Pomocné**.

Cílová a Významná TIM nazýváme obvykle rozcestími, protože vznikají převážně na křížení dvou a více tras a také v místech napojení jedné CZT na jinou trasu. Na těchto rozcestích se používají přednostně značky IS19 a cyklista zde získá nejvíce informací (směr k cíli, název cíle a vzdálenost k němu). Pokud je to výhodnější, používáme na rozcestích značení pomocí návěstí IS20. Je však třeba mít na zřeteli, že cyklisté budou ochuzeni o informaci o vzdálenosti k cíli. Mezi jednotlivými rozcestími se vedení trasy vyznačuje pomocí tabulek IS21. Odbočky nebo spojky z CZT se vyznačují pomocí IS19. Konec trasy vždy označujeme koncovou značkou IS21d. Konce odboček a spojek se značkou IS21d neoznačují.

5.1.4.1 Cílová TIM

Jsou to místa cyklotrasy, ve kterých cyklotrasa končí nebo začíná. U cyklotras delších než 40 km se cílová TIM zřizují i v průběhu trasy ve významných místech (větších obcí, nebo turisticky významných místech). TIM se vyznačuje výhradně směrovými tabulemi IS19. V textaci IS19 se cílové místo uvádí vždy v horním řádku. Tato TIM bývají obvykle doplněna i další infrastrukturou – mapy, stojany na kola, odpočívky, přístřešky apod. V evidenčním listu se označují písmenem C.

5.1.4.2 Významná TIM

Jsou místa trasy, kde se křižují nebo napojují další CZT. TIM se vyznačuje směrovými tabulemi IS19 nebo pomocí návěsti IS20. V textaci na IS19 se významný TIM uvádí v dolním řádku, a to obvykle ten nejbližší (následující). Významný TIM se zřizuje i v turisticky významných místech (hrad, zámek, nádraží, apod.) i když se v něm nekříží s jinou trasou.

5.1.4.3 Doplnková TIM

Jsou to místa, v nichž je potřeba cyklisty informovat o průjezdech křižovatkami, nebezpečí, nebo změnu značení a jsou vyznačena návěstími IS20. Dále jsou to místa odbočení doplňkové trasy, pak se označují směrovými tabulemi IS19. Doplnková TIM se neuvádí v textaci značek IS19 ani IS20.

5.1.4.4 Pomocná TIM

Jsou to místa, na kterých je potřeba upřesnit směr jízdy cyklistů - na křižovatkách a odbočení. Označují se směrovými tabulkami IS21. Pomocná TIM se neuvádí v textaci značek IS19 ani IS20. Umísťování pomocných TIM neprovádíme však u každé odbočující cesty. Pokud z komunikace, po které vede CZT odbočují vedlejší cesty horší kvality, tak odbočku není nutné osazovat značením. Má se za to, že CZT vede stále po cestě stejné kvality.

V opačném případě, kdy CZT odbočuje na cestu horší kvality, je **nutné** zde značení umístit. Značení musí být srozumitelné, ale také ekonomické.

5.1.5 Zásady pro umísťování rozcestníků

Na rozcestích je možné umísťovat značení dvojím způsobem – podle **dopravního nebo středového pravidla**.

5.1.5.1 Dopravní pravidlo

Každý příjezdový směr CZT k rozcestí je označen samostatným rozcestníkem. Rozcestník se umísťuje 10 – 30 m před křižovatkou z každého příjezdového směru. Pro každou trasu se použije samostatná značka směřovaná podle vedení trasy. V jednom příjezdovém směru musí být všechny značky umístěny v jedné sestavě na společném nosiči, tak aby cyklista měl všechny informace o pokračování tras na jednom místě a nemusel mezi značkami přejíždět (5.2.1). Tam kde je to účelné, mohou se umísťovat značky IS21 i za křižovatkou.

5.1.5.2 Středové pravidlo

Na rozcestí cyklotras na účelových komunikacích, případně i na rozcestích mimo frekventované silnice je možné umísťovat značky na jeden společný sloupek pro všechny směry. Pak stačí pro každý směr použít jen jednu značku. Umístění značek se řídí podle středového pravidla. Je to podobné jako při umísťování směrovek na směrovnících pěšího turistického značení (příloha č. 8). Základní pravidlo je, že pokud stojí cyklista uprostřed křižovaty, měl by vidět lícové strany všech směrovek.

Na některých rozcestích to někdy nelze plně dodržet; pak platí, že má být viditelná především ta značka, která ukazuje pokračování té trasy, po které cyklista přijel. (5.2.2).

5.1.5.3 Použití návěstí IS20

Na složitějších rozcestích, tam kde je to efektivnější, se místo značek IS19 použijí návěsti IS20. Instalují se vždy před křižovatkou (nelze použít středové pravidlo) a pak se za křižovatkou zpravidla umísťují potvrzovací IS21. (Je možné je umístit na opačnou stranu protilehlé IS20). Návěsti je možné použít i pro jiné účely značení (upozornění na nebezpečí, informaci o změně značení apod.) (5.2.102).

5.1.5.4 Značení doplňkových tras

Odbočka je doplňková trasa vedená k cíli odbočky, který leží mimo CZT.

Spojka je doplňková trasa vedená jinou cestou než CZT a na konci se napojuje na stejnou nebo jinou CZT a může také vést přes turisticky významné místo.

Odbočky a spojky jsou trasy, kterým se nepřiděluje samostatné číslo, se vyznačují jiným způsobem.

Místa, kde odbočky a spojky začínají (končí) jsou Doplňková TIM. Tato místa se obvykle osazují značkami IS19 ve všech směrech.

Více v odstavci (5.2.5).

5.1.5.5 Trasy sjízdné jen na MTB

Na úsecích mezi dvěma TIMy, odbočkách či spojkách, které jsou sjízdné jen na MTB, a značení pásovými značkami by nebylo účelné, se na směrovkách IS19 uvádí se v textaci zkratka (MTB), případně vhodný piktogram (5.2.5).

5.2 Pravidla pro umístění značení

Na rozcestích se umísťuje značení pokud možno stejného druhu, obvykle IS19, nebo IS20. V principu se na jednom rozcestí nepřipouští kombinovat značky IS19 a IS21 (neplatí pro IS21d). Není také vhodné kombinovat na jednom sloupeku rozměrově odlišné směrovky IS19 (4.4.1.2.1). Je zbytečné používat značky, které zdvojují informace. Značení se umísťuje zásadně pro oba směry trasy, nepřipouští se značení jen v jednom směru CZT. Připouští se na společný sloupek umístit značky pro oba směry, pak se sloupek umísťuje na místo dobře viditelné z obou směrů.

5.2.1 Umístění značek podle dopravního pravidla

Značky se instalují vždy do jedné roviny. Mohou se mírně natočit lícem k silnici, aby byly lépe čitelné i z blízka. Pokud v přímém směru ukazuje dvě a více směrovek, tak se u všech značek, kromě vrchní, odmontují směrové znaky (trojúhelníky). Pokud ukazuje do jednoho směru více směrovek, tak směrovka trasy vyšší třídy se umísťuje výše.

Značky se umísťují se shora dolů v tomto pořadí:

1. IS19a pro přímý směr
2. IS19b pro odbočení vlevo
3. IS19c pro odbočení vpravo
4. IS21d (pokud zde trasa končí)



V obcích a na účelových komunikacích se povoluje umísťovat značky IS21 po levé straně komunikace, například na opačnou stranu stávajícího dopravního značení (viz vedlejší obrázek)

Na křižovatkách se složitým tvarem, kde by umístění značky IS21 před křižovatkou nebylo jednoznačné, je možné značku umístit až za křižovatku. Umísťuje se na místo, kde už je zřejmé pokračování trasy. Podmínkou je, že značka musí být viditelná z křižovatky. Tam, kde ani umístění značky za křižovatku není jednoznačné, použije se návěstí IS20 s vyznačeným průjezdem křižovatkou, doplněné potvrzovací značkou IS21 za křižovatkou.



i

5.2.2 Umístění značek podle středového pravidla

Sloupek se na rozcestí umísťuje na dobře viditelné místo. Značky umísťujeme shora podle stejných pravidel jako v přecházejícím případě. Tam kde je to možné, umísťujeme sousedící značky do jedné roviny.

Pokud je potřeba na sloupek umístit značku s názvem místa, umísťuje se na nejvyšším místě. Pod ní se umísťují značky IS19, nejdříve směřované v rovině horní značky. Nejnižše se umísťují koncové značky. Při tomto umístění značek se nepoužívá značka IS19a (pro přímý směr).



5.2.3 Sdružování značek

5.2.3.1 Počet značek

Obecně platí, že na jednom sloupeku nebo nosné konstrukci nesmí být umístěny více než dvě značky. Do tohoto počtu se nezapočítávají dodatkové tabulky.

Tato zásada se však nevztahuje na některé informativní značky směřové:

[IS1 až IS5](#), [IS19](#), [IS22](#) a [IS24](#)

Na těchto značkách lze uvádět až 6 cílů. Přitom se doporučuje uvádět maximálně 10 informačních údajů. Za informační údaj se považuje název cíle, číslo silnice, údaj o vzdálenosti a symbol, případně logo.

5.2.3.2 Uspořádání a společné umístění

- Značky na společném nosiči se umísťují symetricky pod sebou.
- Na jednom nosiči lze umísťovat pouze značky téhož typu a velikosti.

- Není dovoleno společně umísťovat značky různých světelných vlastností (tj. nereflexní a reflexní).
- Nedoporučuje se společně umísťovat značky různých skupin.
- Směrové tabule se umísťují společně tak, že nejvýše je směr „přímo“, pod ní pro směr „vlevo“ a nejnižše pro směr „vpravo“.

5.2.3.3 Společné umístění

- Značky pro cyklisty se přednostně neumísťují společně s jinými značkami.
- Směrové tabule pro cyklisty IS19 a směrové tabulky IS21 lze výjimečně umísťovat společně se směrovými tabulemi IS3 až IS5 (Směrové tabule s modrým a bílým podkladem). Přitom musí být sestava směrových tabulí pro cyklisty umístěna samostatně pod sestavou ostatních směrových tabulí.
- Návěst před křižovatkou pro cyklisty IS20 se umísťuje vždy **na samostatném nosiči**.
- Směrové tabulky IS21 lze výjimečně umísťovat společně i se značkami příkazovými majícími vztah k provozu cyklistů (C8a, C8b, C9a, C9b, C10a, C10b, C14a, C14b).
- V případě společného umístění značek pro cyklisty s jinými dopravními značkami se značky pro cyklisty umísťují pod jinými značkami. Přitom je nutno respektovat zásadu užití značek stejných světelných vlastností.
- S dopravními značkami IS12a „začátek obce“ a IS12b „konec obce“ lze společně umísťovat pouze značku B21a „Nejvyšší dovolená rychlost“. Tyto značky se umísťují pod značku označující obce. V některých krajích je tolerováno umísťování též IS21.
- Značky pro cyklisty nelze umísťovat na žádné zařízení železniční infrastruktury (výstražné kříže, nádražní sloupy veřejného osvětlení, trolejové stožáry apod.).

Zřizovatelem cyklotras (až na některé výjimky) není Klub českých turistů. Pokud jsou značky pro cyklisty na společném sloupku s jinými dopravními značkami a není ze strany DI Policie ČR nebo SÚS vyvíjen tlak na jejich přemístění, ponecháváme současný stav. V případě, že zřizovatel finančně zabezpečí úpravu (např. přemístění cykloznaček na samostatné sloupky), pak je možné ji provést.

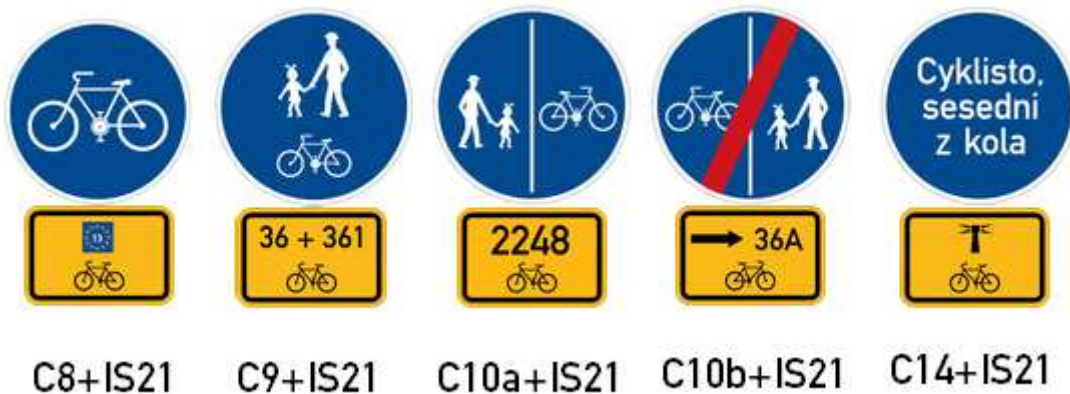
5.2.3.4 Příklady společného umístění



IS3 + IS21



IS4 + IS5 + IS21



IS3 + IS19



IS4 + IS5 + IS19

5.2.4 Souběhy tras

Souběh dvou tras je možné uvádět na společné značce jen u směrových tabulek IS21. Na značce IS21a jsou pak odděleny znaménkem plus. Přitom se použijí čísla o výšce 50 mm v úzkém formátu.

U značek IS21b,c se souběh dvou tras použije jen v případě, že se jedná o trasy vyšších tříd. Celkový počet číslic pak nemůže být vyšší než čtyři.

V ostatních případech souběhů se každé číslo uvádí na samostatné značce.



5.2.5 Odbočky a spojky

Odbočky se značí:

- jen v omezeném a potřebném množství, a jen tam, kde trasa k cíli není vyznačena již jiným značením (např. pěším),
- vždy obousměrně (k cíli i zpět k místu odbočení),

- na začátku, směrem k cílovému místu odbočky se používá vždy značka IS19 s uvedením názvu, kilometrové vzdálenosti a piktogramu cíle umístěném nad symbolem kola. V dalším průběhu se pak bude používat jen IS 21 s piktogramem cíle místo čísla,

- ve směru zpět k (k místu odbočení) se opět na začátku odbočky používá IS19 s údajem „K cyklotrase“, vzdálenost v kilometrech, místo pro číslo zůstane prázdné a v dalším průběhu se pak použije jen IS 21 opět bez uvedení čísla trasy.

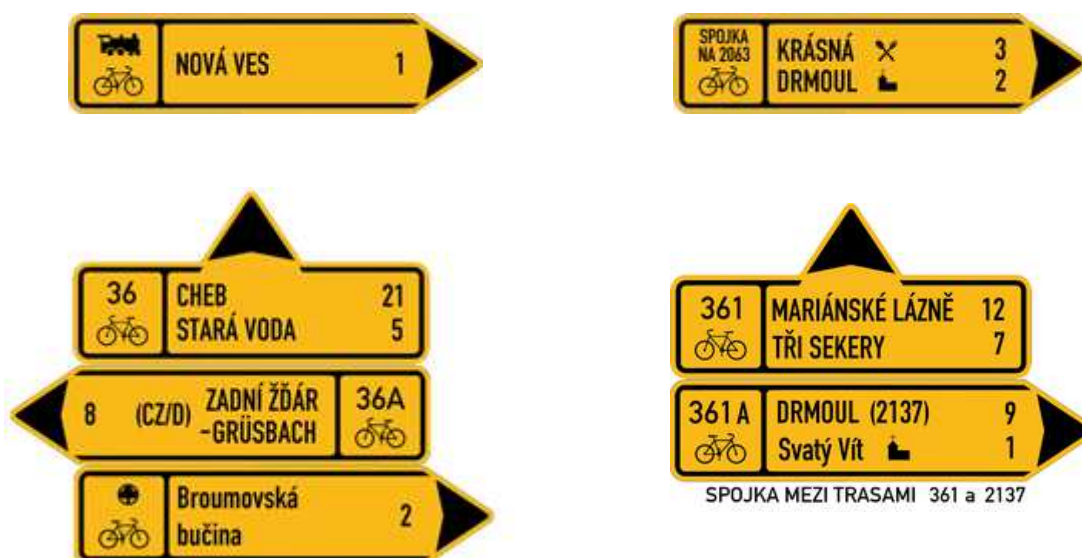
Spojky mezi cyklotrasami se značí:

- vždy obousměrně, na obou koncích spojky značkami IS19 s uvedením - "SPOJKA NA" a uvede se číslo trasy,

- průběh spojky se značí značkami IS21 bez uvedení čísla, pokud je délka spojky přibližně do 5 km. Spojky nad 5 km se značí číslem a velkým písmenem, přičemž se použije jedno z čísel propojovaných tras. Například spojka (nad 5 km) mezi trasou 35 a 2152 se označí buď jako 35A, nebo 2152A. Pokud je v jednom místě více spojek, odliší se jiným písmen (35A, 35B).

Konce odboček a spojek se koncovou značkou IS21d neoznačují, kromě spojek označených číslem a písmenem (např. 35A)

Na odbočce k turistickému místu se v číselném poli uvede vhodný piktogram. Na spojce k jiné trase se v číselném poli uvádí text: SPOJKA NA a číslo trasy. V textaci se může uvést název místa, kde se spojka napojí na trasu. Pokud je místo napojení mimo obec, nebo v turisticky nevýznamném místě, uvedou se v textaci nejbližší významná TIM na napojené trase. Pak je třeba dodržet pravidlo jednoho cíle.



5.2.6 Hraniční přechody, zahraniční cíle

Pokud se cílové místo nachází za hranicí státu, uvádí se za názvem místa kód státu v závorce, tedy pro Německo - (D), Rakousko - (A), Polsko - (PL), Slovensko - (SK). Uvádí se obvykle ty cíle, kam vede značená cyklotrasa (naše či



zahraniční). Jestliže se cíl nachází v blízkosti hranice, kde je možný přejezd přes hranici, uvádí se v závorce kódy obou států s lomítkem např. (CZ/D). Dřívější popis „CLO“ se již nepoužívá a je potřeba ho nahradit novým označením.

Pokud je to účelné, je možné použít značení cyklotras KČT i v zahraničí.

Například pro napojení českých tras na zahraniční, pro vedení příhraniční trasy za hranicí, pokud na české straně nejsou vhodné cesty, nebo při vedení trasy přes výběžek sousedního státu apod. Trasu je ale možné vyznačit jen se souhlasem místní samosprávy sousedního státu.

Příklad značení cyklotrasy KČT v Sasku:

Trasa propojuje města Aš a Plesná přes Brambašský výběžek a město Bad Brambach. Na rozcestníku v Bad Brambachu (na obr.) se navíc propojuje česká trasa 2060 s místní trasou Muzikantenradweg, která je značené logem. Trasa byla vyznačena se souhlasem starosty v Bad Brambachu, který i upřesnil, kam se značky mohou umístit.

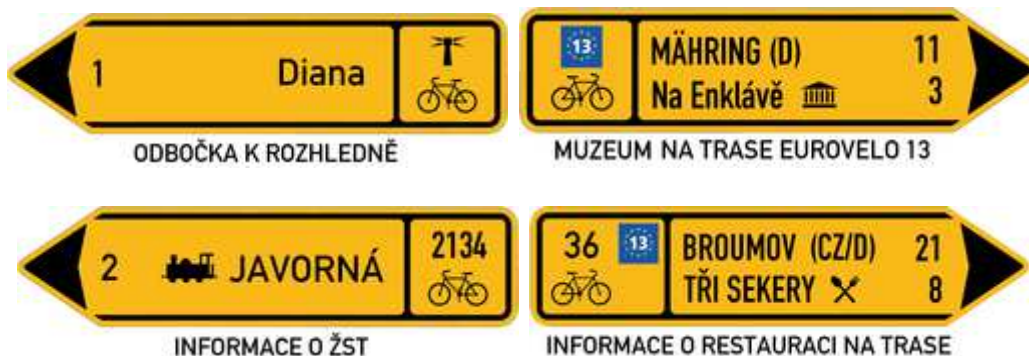


5.2.7 Použití piktogramů

Turistický cíl je možné na značce uvádět také piktogramem. Piktogramy se používají vždy v černé barvě. V případě, že se jedná o samostatnou odbočku z cyklotrasy, která nevede po jiné CZT, umísťuje se piktogram na místo čísla trasy. Pokud se turistické místo nachází na CZT, uvádí se vedle názvu cíle, na straně blíže ke vzdálenosti cíle. Neuvádějí se však piktogramy cílů, které lze v cíli předpokládat (restaurace ve městech a pod.)

Doporučené piktogramy – (příloha č. 7)





5.2.8 Integrované značky

Na některých křižovatkách je možné s výhodou využít stávající dopravní značení pro vyznačení vedení cyklotrasy. Využít lze především DZ IS09 – Návěst před křižovatkou. Integruje se pouze směrová tabulka IS21a, a fólie se umísťuje na návěsti v odpovídajícím směru. Rozměry fólie IS21a (jen reflexní) mají být totožné s velikostí IS16 použité na návěsti, které označuje číslo silnice.



5.2.9 Označení názvu rozcestí

Rozcestí cyklotras, která vznikají křížením tras na odlehlých místech, se označují pro lepší orientaci cyklistů cedulkou s názvem místa. Používá se k tomu značka IS21 bez symbolu kola. Předpokladem je, že na takto označených rozcestích jsou umístěny značky na společném sloupku podle středového pravidla. Text je možné uvádět do jednoho nebo dvou řádků. Značka se umísťuje na sloupku na první místo shora, pod ní pak jsou ostatní směrovky.

Tato tabulka není zatím platnou DZ a nemá žádné označení.

Pro účely KČT se bude pracovníě označovat jako **IS21e**.



5.2.10 Návěst před křižovatkou

Značka Návěst IS20 se používá přednostně jako návěst před křižovatkou na rozcestí více cyklotras, nebo k vyznačení vedení trasy na komplikovanějších rozcestích.

Je však možné ji využít i pro tyto případy:

- Vyznačení průjezdu po trase
- Upozornění na nebezpečí
- Upozornění na změnu značení
- Informace pro cyklisty

5.2.10.1 Označení rozcestí

Návěst informuje o směru k vyznačeným cílům, cílovém místě a číslech cyklistických tras. Lze je využít i pro úsporu značek IS19 nebo IS21. Na křížení dvou CZT místo 12 kusů IS19 umístíme pouze 4 kusy IS20 a pokud je to potřeno, tak pro potvrzení 4 kusy IS21. V každé konkrétní situaci nutno ale zvažovat, zda tím nedojde ke ztrátě informací a orientace cyklistů. Značka se umísťuje 10 - 30 m před hranicí křižovatky na samostatném nosiči.

Příklady v odstavci (4.4.1.3.2).

5.2.10.2 Nepřímé odbočení vlevo

Značka vyznačuje doporučený způsob nepřímého odbočení vlevo. Umísťuje se obvykle na silnici s více jízdními pruhy v jednom směru. Pro odbočení vlevo je pomocí vodorovného značení vymezeno místo pro bezpečné zastavení cyklistů, kde vyčkají, dokud není silnice volná, a až pak dokončí odbočení. Pokud vlevo odbočuje i CZT, uvede se číslo trasy po symbolem kola.



5.2.10.3 Vyznačení průjezdu po trase

Značka se používá pro vyznačení vedení jedné CZT na komplikovaných křižovatkách v obcích i mimo ně. Číslo trasy a logo se pak uvádí pod symbolem kola.

Příklady v odstavci (4.4.1.3.2).

5.2.10.4 Upozornění na nebezpečí

Značka se používá v místech možného nebezpečí pro projíždějící cyklisty, zvláště při kombinaci většího počtu nebezpečných míst. Pod symbolem kola se uvádí číslo trasy. S ohledem na srozumitelnost sdělení i pro projíždějící cizince je vhodnější do značky vsunout běžné DZ. Pokud lze značku nahradit jednou běžnou výstražnou DZ, používá se přednostně před IS20.

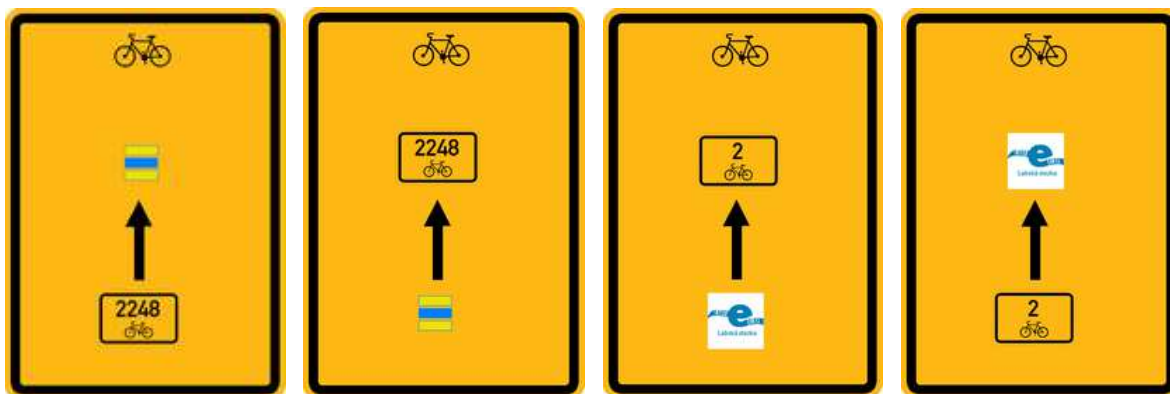


Pro některé standardní situace je možné využít piktoqramové symboly s popisem i v cizím jazyce. Pod piktoqramem se uvádí vzdálenost k nebezpečnému místu, nebo délka průběhu se šipkami. Pod symbolem kola je také možné uvést číslo trasy.



5.2.10.5 Upozornění na změnu značení

V případech, kdy se mění druh značení cyklistické trasy, používá se pro návaznost trasy značka IS20.



5.2.11 Křížení tras s odlišným značením

Odbočení nebo křížení tras s odlišným typem značení se označuje jako TIM. To platí pouze pro křížení tras silničního značení s trasami značené logem nebo pásovým značením. Pro odbočující trasy se zřizuje TIM cílový (5.1.4.1), na křížení tras se zřizuje TIM významný (5.1.4.2).

V těchto případech se na rozcestích umísťují vždy značky IS20 a to ze všech příjezdových směrů bez ohledu na typ značení.



6 ZŘIZOVÁNÍ CZT

CZT zřizují různí zřizovatelé – obce, sdružení obcí, občanská sdružení, kraje, stát, případně podnikatelské subjekty. Ti všichni by měli při přípravě CZT kontaktovat KČT a informovat ho o svých záměrech. KČT pak se subjektem uzavírá Smlouvu o přidělení evidenčního čísla trasy (příloha č. 17). Ve smlouvě se zřizovatel zavazuje, že zajistí všechna potřebná povolení a trasu vyznačí, a KČT že trasu převezme do správy a zakreslí ji do svých map.

6.1 Návrh nové CZT

6.1.1 Plánování trasy

Trasu plánujeme tak, aby spojovala již stávající cyklotrasy – tedy navazovala na stávající síť. Konce trasy by se měly nasměrovat do významnějších míst - centra obcí, nádraží, památky apod. Pokud se kolem trasy vyskytují turisticky zajímavá místa, je vhodné trasu vést přes ně,

nebo aspoň z trasy zřídít odbočku k tomu místu. Trasu vedeme po málo dopravně zatížených komunikacích, a to i větší objížděnkou či po méně kvalitním povrchu.

6.1.2 Projednání vedení trasy

Novou trasu je potřeba projednat s místní samosprávou, krajským úřadem, krajskou komisí značení KČT a vlastníky komunikací. Naplánovanou trasu projedeme na kole a zjistíme, zda jsou komunikace vhodné pro vedení trasy.

Pokud trasa vede přes chráněná území, je potřeba trasu projednat i se správou NP nebo CHKO, v případě některých maloplošných chráněných území také s krajským úřadem.

Pokud trasa křížuje silnici I. třídy nebo vede po problematických úsecích silnic, je vhodné vedení trasy projednat předběžně i s dopravním inspektorátem. Po silnicích I. tř. cyklotrasy nevedeme.

6.1.3 Průzkum pozemkových vlastnických vztahů

Při prvním projíždění navrhované CZT je nutné zjistit majetkoprávní vztahy k pozemkům, na kterých je CZT navrhována. Je důležité již v této fázi seznámit především soukromé majitele pozemků o záměru vést CZT na jejich majetku a získat jejich předběžný souhlas. V záporném případě je nutné vyhledat náhradní vedení. Na webu [Katastrálního úřadu](#) vyhledáme všechny vlastníky komunikací a vyžádáme si od nich souhlas s vedením trasy. Bez vědomí vlastníka není možné umísťovat značení na soukromých komunikacích, ani směřovat značení na soukromé cesty.

Pokud se jedná o pozemky Lesů ČR, obecní cesty či silnice ve správě SÚS, nebývají problémy s vydáním předběžného souhlasu.

Umísťování značek na sloupy veřejného osvětlení, elektrického vedení apod. je také potřeba předem projednat s vlastníky. Betonové sloupy z většiny náleží firmě ČEZ distribuce a je možné s ní uzavřít rámcovou smlouvu na celý kraj ([příloha č. 13](#)).

6.1.4 Terénní šetření

Provedeme důkladný průzkum plánované trasy. Přitom vytipujeme možné pozice nosičů značení a pořídíme si snímky místa, nejlépe z více směrů. Pokud se nevyhneme osazení nových sloupků v obcích (brát již v úvahu TP65 a TP100), tak se doporučuje zajistit si tzv. Vyjádření o existenci sítí. To se vyžaduje u každého samostatného vlastníka sítě (hlavně telekomunikace – O2, vodárny a kanalizace, elektrické rozvody – ČEZ, plynárny – RWE). Tato vyjádření jsou zpoplatněná.

6.1.5 Přidělení evidenčního čísla trasy

Číslo trasy přiděluje předseda RZ. K přidělení čísla se sepisuje smlouva o přidělení čísla ([příloha č. 17](#)) mezi KČT a zřizovatelem trasy. Stává se, že se vyprojektovaná trasa někdy nezrealizuje.

Číslo takové nerealizované trasy nelze již použít na jinou trasu.

6.2 Zpracování projektu

Projekt zpracujeme v elektronické podobě. Není k tomu potřeba žádných speciálních programů. Pro každé jednotlivé číslo CZT zpracujeme samostatný projekt. Každé rozcestí by mělo být pojmenováno. Názvy rozcestí projednáme s místní samosprávou.

Při projektování nové trasy, která křížuje nebo se napojuje na stávající trasu a vzniká tím nové významné nebo cílové TIM, je potřeba do projektu zpracovat i změnu textace směrovek křížené trasy.

6.2.1 Zákres do mapy

Trasu zakreslíme do mapy. Potřebujeme dvě měřítka map. Celkovou mapu většího měřítka, kam se zakreslí celý průběh trasy, a pak podrobné mapy pro zakresl pozice sloupků. Nejvhodnější jsou sekce Základní mapy ČR v měřítku 1 : 5000, vydané ČÚZK.

Výřezy map zvolíme podle toho, kde jsou zakresleny pozice sloupků. Listy podrobných map očíslováme a vyznačíme do nich pozice sloupků. Do kopie celkové mapy s trasou pak zakreslíme klad listů podrobných map.

6.2.2 Vizualizace značek

Nejvhodnější je zobrazit vzhled každé značky IS19 a IS20 s popisem pro každé jednotlivé místo a popsat je tak, jak se budou vyrábět. Každý jednotlivý obrázek popíšeme číslem příslušné pozice. Pokud je na jedné pozici více značek, je potřeba je rozlišit, například podle směru (tam, zpět). Nesmíme zapomenout na úpravu značení na stávajících trasách, které nová křížuje, nebo se na ně napojuje. Týká se to i sousedních rozcestí na křižující trase, pokud na ní vzniká nové rozcestí.

6.2.3 Pozice nosičů

Obrázky míst (nejlépe ve formátu png) pro umístění značení a sloupků upravíme na vhodnou velikost (min. 800x600 bodů) a přímo do snímku nakopírujeme značky tak, aby bylo srozumitelné jejich umístění a směřování.

6.2.4 Montážní plán

Do tabulky zpracujeme přehled všech značek podle pozic umístění, jejich směřování a počty, druh nosiče a velikosti sloupků a ostatního materiálu.

6.3 Schválení projektu

Nový projekt trasy je změna dopravního značení. Dokument, který legalizuje novou cyklotrasu je tzv. Stanovení o změně dopravního značení, které vydává Silniční správní úřad na příslušné obci s rozšířenou působností. Ten vždy požaduje vyjádření DI Policie ČR.

6.3.1 Vyjádření DI

Působnost dopravního inspektorátu je vymezena územím okresu. Pokud trasa přechází mezi okresy, můžeme schválení projednat přímo na krajském ředitelství. Pokud trasa přechází mezi kraji, musí projekt schválit obě krajská ředitelství.

6.3.2 Stanovení změny DZ

Ke schválenému projektu cyklotrasy od DI přiložíme souhlasy všech vlastníků komunikací, hlavně Krajské SÚS, a vyplníme žádost o Stanovení změny DZ. Tu pak se dvěma výtisky projektu zašleme na odbor dopravy příslušné obce s rozšířenou působností (ORP). Pokud cyklotrasa přechází do působnosti sousední ORP, je potřeba si vyžádat Stanovení i od této. Obce jsou pak povinné oznámit všem vlastníkům komunikací informaci o změně DZ; jeden originál projektu se Stanovením nám vrátí zpět. Kopii schváleného projektu nové cyklotrasy zasíláme na ústředí KČT k archivaci.

7 KONTROLY CZT

7.1 Kontrola a údržba značení cyklistických tras

Kontroly a údržbu značení na cyklistických trasách v ČR zajišťují krajské komise cykloznačení a jejich značkařské obvody. KKZ jsou řízené Sekcí cykloznačení Rady značení ÚV KČT. CZT kontrolují značkaři jednou ročně, zpravidla v dubnu až červnu. Následné opravy pak buď

svépomocí nebo dodavatelsky v červenci až říjnu. Kontroly značených tras se provádí na základě značkařského příkazu (příloha č. 20 a 21), který vydává předseda ZO nebo předseda KKZ.

7.2 Činnost předsedy krajské komise cykloznačení

- Vede soupis značených cyklotras ve svém kraji.
- Vede přehled o údržbě CZT v kraji.
- Spolupracuje s předsedy sousedních KKZ na kontrolách a opravách CZT přecházejících krajské hranice.
- Ve spolupráci s předsedy ZO průběžně aktualizuje stav CZT ve svém obvodu.
- Vede přehled o provedených kontrolách značení CZT.
- Je výhodné si vést databázi obrázků všech rozcestníků. Pomáhá to při identifikaci závady a kontrole textace značek.
- Svolává jarní a podle potřeby i podzimní schůzky krajské komise cykloznačení.
- Připravuje finanční požadavky na provedení kontrol značení CZT na příští rok a zasílá je předsedovi sekce cykloznačení. **Termín: 28. února**
- Každoročně zašle předsedovi sekce cykloznačení Evidenční list vystavených značkařských příkazů formulář F22 (příloha č. 11) ve svém kraji (bez vyplněných sloupců 8 až 11 a 14) (příloha č. 12) **Termín: 15. června**
- Shromáždí podklady o výsledcích kontrol CZT. **Termín: 1. července**
- Pokud provádí KKZ opravy svépomocí, zpracuje souhrn potřebného materiálu a připraví podklady pro objednávku materiálu, kterou pak zašle předsedovi sekce cykloznačení. **Termín: 15. července**
- Pokud provádí opravy dodavatelsky, zkontroluje úplnost dokladů a odesílá výsledky kontrol předsedovi sekce cykloznačení. **Termín: 15. července**
- Shromáždí vyplněné ZP (příloha č. 20 a 21) a doplní v Evidenčním listu ZP - formulář F22 sloupce 8 až 11 a 14, (příloha č. 12), který pak zasílá předsedovi sekce cykloznačení. **Termín: 31. října**
- Splněné ZP zkontroluje a zajistí průběžně vyplacení odměn značkařům. Oba díly ZP zkontroluje, podepíše a díl A odešle k proplacení, díl B zakládá. **Termín: 15. října**
- Vede přehled potřebných prvků pro opravu značení CZT.
- Spolupracuje s regionálními orgány cestovního ruchu a dopravy.
- Průběžně informuje předsedu RZ o všech změnách ve značení CZT.
- Zajišťuje opravy značení na CZT svépomocí, nebo prostřednictvím krajské SUS, nebo prostřednictvím dodavatelské firmy.

7.3 Činnost předsedy značkařského obvodu

- Vede evidenci CZT ve svém obvodu.
- Má přehled o stavu značení CZT ve svém obvodu.
- Spolupracuje s předsedy sousedních obvodů na kontrole a údržbě CZT, které přechází z obvodu na obvod.
- Vede přehled o provedených kontrolách CZT.
- Každoročně zpracuje návrh plánu kontrol CZT včetně potřebného finančního krytí a zašle ho předsedovi KKZ. **Termín: 31. prosince předcházejícího roku**
- Po schválení plánu kontrol připraví ZP. Delší CZT rozdělí na více úseků a krátké CZT zkombinuje tak, aby na sebe pokud možno navazovaly a na jeden ZP připadalo cca 25 až 35 km kontrolované trasy.

- Na ZP vyplní záhlaví v oddílech A a B. Ke každému ZP přiloží zakres kontrolované trasy na mapě a formulář F60 (příloha č. 14). ZP s přílohami pak přidělí vyškoleným cykloznačkařům. **Termín: 31. března**
- Pokud má předseda ZO k dispozici pasport, pak k ZP přikládá pasport, tabulku a mapu se zákresem TIM.
- Vyplní formulář F22 (bez vyplněných sloupců 8 – 10 a 13 – 16) a zašle jej předsedovi KKZ (příloha č. 11). **Termín: 15. dubna**
- Provádí kontrolu výsledků provedených kontrol a materiály zašle předsedovi KKZ.
- Pokud je kontrolovaná CZT bez závad, pak předsedovi KKZ zasílá pouze ZP díl A a B. **Termín: průběžně, nejpozději však do 10. července**
- Po dohodě zajišťuje doplnění značek na příslušných úsecích ve svém ZO.
- Dle potřeby navrhuje předsedovi KKZ značkaře na školení, nebo požaduje nové. **Termín: 20. února**

7.4 Činnost cykloznačkaře

Značkař provádí kontrolu na základě doručeného značkářského příkazu (příloha č. 20 a 21) s přílohami – formuláře a zakres trasy na mapě dostává ve dvou výtiscích (pracovní verze a čistopis). Den uskutečnění kontroly si volí značkař sám. Výsledky zapisuje do příloh během kontroly; vyúčtování ZP provádí po návratu z cesty.

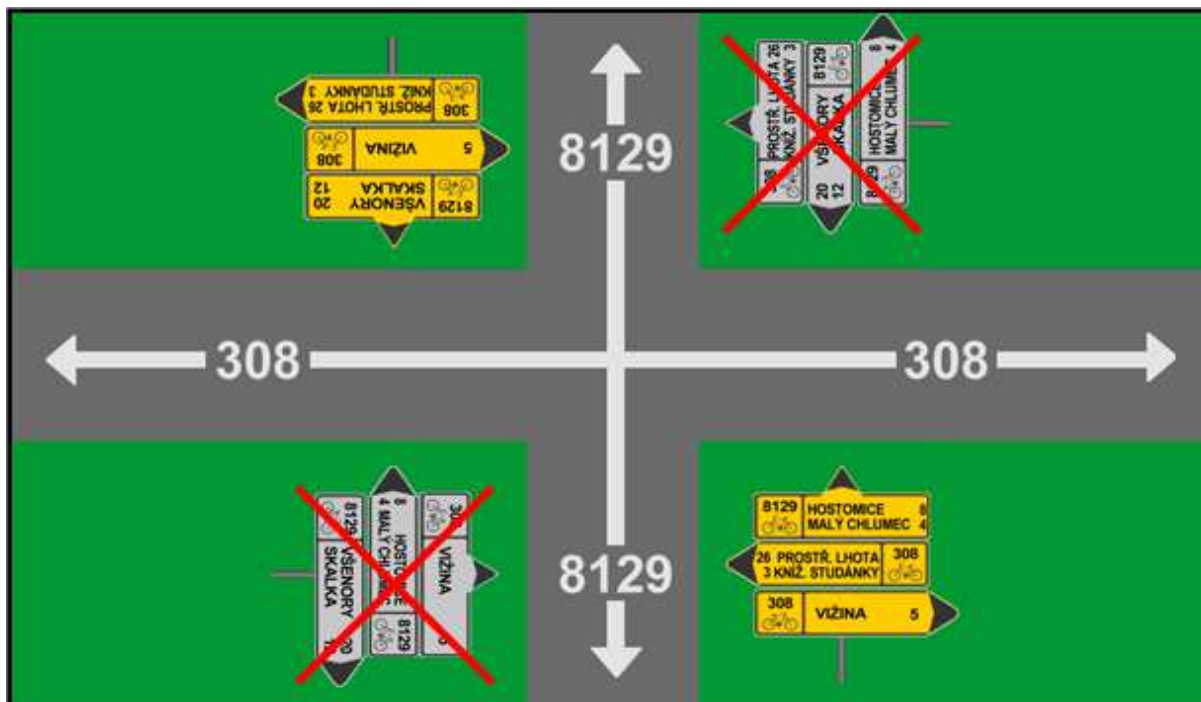
Pokud je značkářský příkaz vystaven pro více cyklotras, pak pro každou cyklotrasu vyplňuje samostatný formulář F60 (příloha č. 14) i samostatnou mapku se zákresem míst závad. Značkař dbá na svou bezpečnost. Při pohybu na silnicích II. a III. třídy používá výstražnou vestu; při upevňování značek pracuje v rukavicích.

7.4.1 Činnost při kontrole v terénu

Do formuláře F60 zaznamenává všechny chybějící nebo poškozené prvky značení i nosiče. Drobné závady může opravit na místě, zejména směřování a dotažení objímek, případně odstranění vegetace. Podle pořadí zakresluje čísla závad do mapy (příloha č. 24) a pod stejným číslem je uvádí v F60. Je vhodné závady fotografovat, protože obrázek má mnohem vyšší vypovídající hodnotu než slovní popis, a také využívat přístroj GPS, kde se zaznamenává stopa pohybu, lze si označit pozici se závadou a závadu popsat.

Pokud značkař obdrží tabulku pasportu (příloha č. 16), tak v záhlaví uvede číslo trasy. Pak zjištěné nedostatky zaznamenává do kolonky „Závada“ příslušného řádku. Pokud je nutné vepsat novou pozici nebo obsáhlejší údaj, zapíše jej na rubovou stranu pasportu. V tabulce pasportu - formulář F62 (příloha č. 15) - zakřížkuje pozici, na které zjistil závadu. Formulář F60 se pak nevyplňuje.

Značkař kontroluje pouze značení nacházející se na jeho cyklotrase, včetně značek směřovaných na odbočující trasy s jiným číslem. Nedívá se tedy „za roh“ vlevo nebo vpravo, i když jsou zde umístěny značky s číslem trasy, kterou právě kontroluje.



Příklad:

Značkař projíždějící CZT 8129 kontroluje DZ na své trase i pro křižující trasy (tj. všechny žluté značky), a to i v protisměru, ostatních (šedivých) si nevšímá. Ty kontroluje značkař jedoucí po CZT 308.

7.4.2 Předmět kontroly značkaře

Značkař si na kontrolu trasy do terénu bere minimálně tyto pomůcky a nářadí:

- Mapu se zákresem trasy
- Psací potřeby
- Jeden výtisk F60 a F61
- Pilku na ořez větví (příp. zahradnické nůžky)
- Klíč 17x13
- Kolíčky na přitažení pásky (nejlépe z kolíčků na prádlo)
- Vhodný je fotoaparát (stačí v telefonu) a GPS přístroj

7.4.2.1 Srozumitelnost značení

Značení by mělo být umístěné tak, aby ho cyklista snadno nepřehlédl a aby bylo srozumitelné a jednoznačné. Pro cyklistu musí být zřejmé, kam trasa pokračuje. Podle potřeby navrhne jeho přemístění nebo změnu směřování. Není nutné umísťovat značení na každou odbočující cestu (5.1.4.4).

7.4.2.2 Upevnění sloupku

Sloupek rozcestníku musí být pevně ukotvený. Vyvrácené a uvolněné sloupky se uvádí do zápisu. Pokud je to během kontroly možné, skupina ustaví sloupek do svislé polohy a v ní ho řádně zajistí.

7.4.2.3 Správné směřování, natočení a upevnění značky na nosiči

Značky musí ukazovat ve směru vedení trasy. Měly by být natočeny tak, aby byly z cesty dobře čitelné. Musí být na nosiči pevně uchyceny a bez použití montážních nástrojů (jen rukama) se nedají natočit do jiného směru (do jiné polohy).

Značky na jednom nosiči mají být umístěny těsně vedle sebe, bez mezer. Typ uchycení by měl být stejného provedení, aby byly značky od sloupku stejně vzdáleny (lícem v jedné rovině). Volné objímky dotáhne značkař klíčem (používají se klíče 17 a 13 někdy 16). V případě uvolněné pásky Bandimex ji značkař nouzově (provizorně) dotáhne zasunutím jednoho či více klínek mezi ni a sloupek. Klínek si také může vyrobit na místě. Spoj je nutno bez zbytečného odkladu kvalifikovaně opravit.

Uchycení značek na stromy se nepřipouští.

7.4.2.4 Nepoškozená textace na značkách – čitelnost

Značka nesmí mít poškozenou textaci nebo chybějící písmo a symboly. Značka nesmí být ušpiněná, popsaná nebo polepená samolepkami. Pokud je to možné, značkař samolepky odstraní a obnoví aspoň částečně čitelnost. U chybějícího nebo poškozeného písma je nutné změřit výšku i šířku, kterou uvede do zápisu.

Pokud je nutná výměna celé fólie, je nutné změřit délku značky. Různí výrobci dodávají na stejný rozměr značky odlišné fólie, proto je vhodné zjistit výrobce ze štítku na rubu značky, pokud tam takový štítek je. (Značky s hliníkovou kolejničkou na vratové šrouby vyrábí ZAS Koloveč, značky se železnou kolejničkou na šestihřanné šrouby vyrábí GS Plus Brno.) Do formuláře F61 (příloha č. 22) se zaznamenávají texty všech chybějících směrůvek IS19 a schematicky zakreslí chybějící nebo poškozené návěští IS20.

7.4.2.5 Viditelnost značky

Značky musí být dobře viditelné. Nesmí být překryté a zastíněné vzrostlou vegetací. Značkař může základní údržbu provést sám; větve odřeže. Pokud je potřeba rozsáhlejší prořez, uvede to do zápisu.

7.4.2.6 Dodržování metodických zásad

Značení by mělo odpovídat požadavkům uvedených v této metodice. Rozcestníky je vhodné fotografovat a snímky elektronicky posílat jako přílohu k hlášení. Předseda ZO nebo KKZ pak snadno může podle evidenčního listu zkontrolovat správnost textace (**Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**). Všechny nedostatky se uvádí do hlášení, a to včetně značek, které jsou umístěny na společných nosičích s DZ v rozporu s TP 100 (5.2.3.3). Pokud je to možné, tak se při opravách značení přemístí.

7.4.3 Činnost při zpracování výsledků kontroly

Všechny zjištěné závady se uvádí ve formuláři F60 (příloha č. 14). Vyplní se formulář F61 (příloha č. 22), kde se podle evidenčního listu trasy doplní textace vadných, nebo chybějících značek IS19 a IS20. Obrázky poškozených značek pak je možné posílat elektronicky jako přílohu k zápisu (příloha č. 23). Obrázky je nutné označit číslem odpovídající pozice a číslem trasy. Podobně i souřadnice místa závady je možné zaznamenávat přístrojem GPS a pak stopu a pozice umístit do vhodné internetové mapy, nejlépe na cykloserver.cz, kde jsou kdykoliv k dispozici a odkud si lze trasu a místa závad i s popisem kdykoliv stáhnout. Výsledkem kontroly CZT je zjištění těchto základních informací, které jsou potřebné pro provedení opravy:

7.4.3.1 Číslo trasy

Je to základní informace pro identifikaci závady. Číslo trasy je třeba uvádět na všech dokumentech související s opravou a všech přiložených snímcích.

7.4.3.2 Lokalizace místa závady

Základní dokument je mapa se zakreslenou (zvýrazněnou) kontrolovanou trasou. Pozice místa závady se do mapy zakreslí srozumitelným způsobem, nejlépe terčíkem s číslem. Každému

nosiči se přiděluje jedno číslo. Je-li na křižovatce více rozcestníků (nosných prvků), dostává každý své číslo, které nesmí být zaměnitelné s číslem jiného nosiče.

Mapa může být předávána také elektronicky, zejména na KKZ, pokud se opravy provádějí svépomocí. Nejvhodnější je využít portál Cykloserver.cz. K tomu je potřeba se zaregistrovat. Je zde možné zaznamenat nejen vedení trasy, ale také označit místo závady s popisem a přiložit k trase až 6 obrázků. Pak už není potřeba F60 a F61 zpracovávat. Předseda KKZ po přihlášení zjistí, které trasy jsou již hotové a v jakém jsou stavu. Trasu i popisy závad je možné si stáhnout do GPS.

Další možností je předání zákresů pomocí webu Mapy.cz, kde je možná mnohem přesnější lokalizace na letecké mapě, obrázky je ale nutné posílat zvlášť mailem a místa se musí posílat jako odkaz, např. - <http://www.mapy.cz/s/9iad>.

Možná je i kombinace obou, např. pokud se odkaz na Mapy.cz uvede v popisu místa na Cykloserveru.

7.4.3.3 Popis závady

Závady se uvádějí ve formuláři F60 pomocí smluvených zkratk. Každé závadě se přidělí číslo, kterému odpovídá pozice v mapě. Pokud se opravy provádí svépomocí, může se zápis předávat elektronicky s mapou; pak se formulář F60 a F61 nevyplňuje.

7.4.4 Smluvené zkratky pro F60, F61

7.4.4.1 Směrování

- P – vpravo,
- L – vlevo,
- R – přímo (rovně),
- K – konec cyklotrasy (pro IS21d),
- M – označení místa (pro IS21e).

7.4.4.2 Druh značky

- IS21 – směrová tabulka,
- IS19 – směrová tabule,
- IS20 – návěst.

7.4.4.3 Nosiče značek

- SUS – sloupek pro dopravní značku, většinou průměru 60 mm (majetek Správy a údržby silnic),
- VO – sloup veřejného osvětlení,
- SB – sloup betonový (např. el. vedení nebo veřejného osvětlení),
- SD – sloup dřevěný,
- SS – sloupek stávající o průměru 60 mm jen pro cykloznačky,
- SN – sloupek nový o průměru 60 mm jen pro cykloznačky, přitom se rozlišuje jejich délka:
 - SN2,5 (2,5 m pro pomocná TIM)
 - SN3,0 (3 m pro ostatní TIM)
 - SN3,5 (3,5 m pro rozcestníky se 4 a více značkami pod sebou)
- Pokud se vyskytuje jiný nosič (např. dřevěný hranol, na kterém jsou cykloznačky upevněny vruty), je nutno jej blíže specifikovat (vyfotografovat).

7.4.4.4 Způsob upevnění

- O – objímka o průměru 60 mm,
- B – páska Bandimex.

7.4.5 Vyúčtování značkařských příkazů (ZP)

Cestovní příkazy se účtují podle aktuálních Směrnic Znač-1 (příloha č. 18) a Znač-2 (příloha č. 19). Vzor vyplnění ZP je v příloze č. 20 a 21.

Stručný přehled náhrad je uveden v následující tabulce:

Náhrady za kontroly cyklotras

Předmět náhrady	Částka	Pro časové rozpětí [h] ¹⁾	Poznámka
Jízdné	2 Kč/km ²⁾	--	Náleží i pomocníkovi, a to jen na úsecích mimo kontrolovanou trasu.
Stravné	80 Kč/os.	5 – (12)	Náleží i pomocníkovi. Počítá se celkový čas strávený na cestě.
	120 Kč/os.	12 – (18)	
	190 Kč/os.	18 a více	
Zpracování	100 Kč/os.	4 – (8)	Náleží jen zpracovateli. Počítá se celkový čas strávený na cestě.
	200 Kč/os.	8 a více	

¹⁾ Čas v závorce je mimo rozsah - až (12) tedy platí jen do 11:59:59

²⁾ Nebo podle předložených jízdenek včetně jízdenky za přepravu kola

8 OPRAVY CZT

Po zjištění závad na kontrolovaných CZT se provádí jejich opravy, a to nejlépe ještě v roce těchto kontrol. Opravy CZT se provádí dvěma základními způsoby - dodavatelsky, nebo vlastními silami.

8.1 Opravy vlastními silami

Pokud trasy vedou po komunikacích, na které není vjezd pro motorová vozidla povolen, je nutné si od jejich vlastníka či správce vyžádat předem povolení vjezdu. S Lesy ČR má KČT smlouvu o spolupráci z roku 2007 (příloha č. 10), která umožňuje pracovníkům KČT pověřených údržbou CZT vjíždět a stát na lesních komunikacích, nesmí však přitom omezit provoz lesní techniky a jiné lesní práce. Dokladem k značkařské činnosti je platný značkařský příkaz, umístěný viditelně za sklem vozu.

Upozornění! Lesy ČR nejsou povinny udržovat sjízdnost komunikací, po kterých vedou CZT. Z toho důvodu je potřeba předem informovat příslušnou [Lesní správu nebo Lesní závod](#) o tom, na jakých komunikacích se bude provádět údržba a jestli je tam možný průjezd, případně se domluvit na otevření závor.

8.1.1 Bezpečnost práce

Cykloznačkaři vždy pracují ve skupině alespoň dvou osob. Je to nezbytné nejen kvůli práci, ale hlavně z důvodu bezpečnosti. Při opravách je nutné dodržovat bezpečnost práce, používat kvalitní nářadí, pevnou pracovní obuv, rukavice a bezpečnostní pracovní oděv nebo reflexní vesty. Pokud vozíme sloupky na střešním nosiči nebo na přívěsném vozíku, musí být pevně ukotveny, a pokud přesahují obrys vozidla o více jak 0,5 m, musí být označeny červeným

praporkem. Doporučuje se používat odnímatelný maják oranžové barvy (nemusí být uveden v technickém průkazu) a používat ho vždy při stání na silnici. Ve vozidle je důležité mít materiál upevněn, nebo používat oddělovací mříž, aby nedošlo ke zranění osob při prudkém brzdění nebo nehodě.

8.1.2 Materiál

8.1.2.1 *Objednávání materiálů*

Značky a sloupky se objednávají u předsedy RZ. Je vhodné mít k dispozici vždy určitou zásobu značek, sloupků, náhradních čísel a písmen potřebných velikostí (v předepsaném fontu) a šipek na IS21 pro případné vícepráce.

Značky IS19 je nutné mít připravené předem. I když v hlášení od značkařů máme uvedeno jaké směřování a jakou textaci mají mít, přesto je účelné mít poslední stav rozcestníku vyfotografovaný, protože mnohdy značkaři neuvádí popis značky IS19 správně nebo přesně. Po prohlédnutí obrázku rozcestníku můžeme textaci a směřování značek před objednáním upravit. Jinak je nutné textaci porovnat s evidenčním listem trasy.

8.1.2.2 *Materiál pro opravy*

S sebou je potřeba mít alespoň tento základní materiál a nářadí:

Úzký rýč nebo lopatu, krumpáč, zabroušenou ocelovou tyč (délky asi 1,5m) na hloubení děr pro sloupky, nářadí, nádobu na míchání betonu, kanystr s vodou, suchý beton podle počtu betonování (na 1 sloupek je potřeba min. 10 kg betonu), pásku Bandimex, spony, napínací kleště, objímky s odpovídajícími šrouby, pilku, nůž, zahrádkářské nůžky, žebřík, či štafle, technický benzín na čištění značek, hadry, 1 – 2 záložní sloupky (2,5 a 3 m).

8.1.2.3 *Opravy značek*

Při opravách značek přelepováním celé folie je nutné nejprve všechny polepy sejmout, značku očistit mokrým hadem (odstraní se biologické nečistoty), pak benzínem (odstraní se chemické nečistoty a lepidlo po písmu). Fólii lepíme od směrové šipky; odloupneme asi 5 cm krycího papíru, přichytíme fólii na hrotu značky, srovnáme jí přesně na značku a podobně jako tapetu – pomalu odloupáváme krycí papír a stále vytlačujeme silou vzduch, aby se pod fólií neuzavíraly vzduchové bublinky. Před nalepení fólie pomůže, když podkladový povrch značky ošetříme jarovou vodou, nová fólie jde pak lépe usadit. Poté je nutné vodu důkladně vytlačit zpod folie např. hadrem. Pokud nám přes veškerou snahu vznikne bublinka, propíchneme ji špendlíkem a zahladíme.

K očištění fólií od lepidla lze také použít přípravek Offka (výrobce Ceiba, s. r. o.). K odstranění písmen nebo číslic z folie lze použít plochou univerzální škrabku, při manipulaci s ní však pozor na proříznutí fólie. Pro nalepování samostatných číslic či textů na fólie je vhodné použít přenášecí fólii nebo krepovou samolepicí pásku.

8.1.3 Plánování a provádění oprav

Opravy není vhodné provádět po jednotlivých trasách jako kontroly, ale po regionech.

Důležité je mít přesný plán jízdy a seznam všech opravovaných míst. Osvědčilo se používat turistickou navigaci, kam si předem nahrajeme všechny pozice míst se závadami značení. Ty je možné importovat i s popisem závady z Cykloserveru.cz, pokud je tam značkaři zadávají. Navigace nás pak na hledanou pozici dost přesně navede.

Na jednodenní jízdu (cca 12 h) plánujeme kolem 25 opravovaných míst.

Značky IS21 polepené samolepkami nebo popsané značky většinou nejdou snadno očistit, proto je vhodnější je vyměnit, a až doma vyčistit nebo přelepit novou fólií.

Značky na vlhkých místech zarůstají zelenými lišejníky. Ty se dají snadno očistit mokrým hadrem.

Sloupky před instalací dole zploštíme větším kladivem (nikdo je pak snadno nevytáhne). Jámu pro sloupek hloubíme asi do 70 cm, záleží na podloží, čím je měkčí podloží, tím děláme jámu hlubší. Jámu hloubíme jen na šířku rýče. Sloupek pak do jámy zarazíme, co to jde a zpočátku zasypáváme zeminou a řádně udusáme. Beton naléváme až nakonec a prokládáme ho kameny (ty se najdou skoro všude a nemusíme se s nimi vozit). Hlídáme si stále zásobu vody v kanystru a podle potřeby ji na vhodném místě (z rybníka nebo potoka) doplňujeme.

8.1.4 Vyúčtování

O každé opravě si vedeme evidenci o spotřebovaném materiálu, provedených opravách, ujetých kilometrech a o celkovém času na cestě. Vyúčtování provádíme podle Směrnic Znač-1 (příloha č. 18) a Znač-2 (příloha č. 19).

Vyúčtování provedena na značkářském příkazu. Stručný přehled náhrad je uveden v následující tabulce:

Náhrady za opravy cyklotras

Předmět náhrady	Částka	Pro časové rozpětí [h] ¹⁾	Poznámka
Jízdné	6 Kč/km	--	Na vozidlo
Stravné	70 Kč/os.	5 až (12)	Náleží i pomocníkovi
	105 Kč/os.	12 až (18)	
	160 Kč/os.	18 a více	
Zpracování	100 Kč ²⁾	4 až (8)	Náleží i pomocníkovi
	200 Kč ²⁾	8 a více	
	300 Kč ³⁾	4 až (8)	
	600 Kč ³⁾	8 a více	
Betonování sloupku	250 Kč/ks	--	--
Materiál	podle přiložených dokladů	--	--

¹⁾ Čas v závorce je mimo rozsah - až (12) tedy platí jen do 11:59:59

²⁾ Částka za zpracování na základě značkářského příkazu

³⁾ Částka za zpracování na základě faktury

8.1.5 Pojištění

Úrazově pojištění jsou od r. 2015 všichni cykloznačkaři - členové KČT v rámci úrazové pojistky Českého olympijského výboru u pojišťovny VZP a.s.

Pojištění z odpovědnosti má KČT nadále uzavřeno s poj. Kooperativa a platí také jen pro cykloznačkaře - členy KČT.

8.2 Opravy dodavatelskou firmou

Podklady pro opravy jednotně pro celý kraj připravuje předseda SCZ (případně předseda RZ) ve spolupráci s předsedou cyklo KKZ a společně zajistí výběr firmy na provedení opravy. Předseda sekce cykloznačení pak po dokončení oprav informuje předsedu KKZ a zasílá mu přehled provedených oprav.

8.2.1 Kontrola provedení oprav

Předseda KKZ podle potřeb a možností provádí následné kontroly s cílem zjistit kvalitu a správnost provedení oprav dodavatelskou firmou. K tomu mimo plán oprav vydává ZP a přikládá zápis z poslední kontroly. Značkař pak zkontroluje, zda uvedené závady byly skutečně odstraněny v požadovaném rozsahu (např. pokud byl požadován nový sloupek, zda byl skutečně

osazen). Případné nesrovnalosti zřetelně vyznačí a předá předsedovi ZO společně s hlášením z kontrol.

9 PASPORTIZACE CZT

9.1 Pasportizace obecně

9.1.1 Základní vymezení pojmu

- Pasport – průvodní doklad.
- Pasportizace – sběr dat a údajů pro technicko-ekonomickou dokumentaci o stavu objektu, nebo jednodušeji – technická inventura stavu.

Pasportizace cyklistické značené trasy musí dát přehled o dopravních značkách, komunikacích, nebezpečných místech, problémových místech, vybavenosti – mobiliáři a další údaje.

9.1.2 Pasportizace pro účely cestovního ruchu

Podle doporučení Centra dopravního výzkumu, které je vhodné pro účely cestovního ruchu.

9.1.2.1 Identifikační údaje

- kategorie: nadnárodní, národní, regionální, místní
- značení: dopravní, pásové, nestandardní včetně identifikačního čísla
- délka s přesností na 0,5 km
- průběh vedení: názvy obcí a míst na trase včetně počátečních a koncových
- zřizovatel
- správce značení – garantem by měl být kraj, který pověří SÚS nebo KČT

9.1.2.2 Údaje o základní infrastruktuře cyklotrasy

- Typ komunikace: pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty, stezka pro chodce a cyklisty, komunikace I. – III. tř., místní nebo účelová komunikace bez provozu motorových vozidel (DZ B11), jiné.
- Druh povrchu: asfalt, dlažba, hrubý asfalt, šterkový, hliněný, jiný.
- Technický stav povrchu: vyhovující, nevhovující.

9.1.2.3 Údaje o bezpečnosti cyklotrasy

- Souběh: rušný provoz motorových vozidel, rušný pohyb pěších.
- Překážky: rozbité krajnice, zúžení, brod, vada v komunikaci.
- Křížení: železnice, silnice, pěší stezka.
- Stupeň bezpečnosti úseku: nebezpečný, bezpečný.

9.1.2.4 Údaje o doprovodné infrastruktuře cyklotrasy

- Dopravní značky: IS19a – IS21c, směrovky pásového značení včetně čísla turistického informačního místa.
- Nosné prvky.

9.1.2.5 Údaje o mobiliáři cyklotrasy

- Informační tabule a mapy.
- Odpočívadla krytá či nekrytá.
- Stojany na kola.

9.1.2.6 Údaje o turistické atraktivitě cyklotrasy

- Naučná stezka.
- Historická, kulturní a přírodní památka.
- Atraktivita krajiny.
- Ubytovací a stravovací zařízení.
- Hraniční přechody.

9.1.2.7 Údaje o vhodnosti cyklotrasy

- Doporučení pro druh bicyklu.
- Doporučení fyzické zdatnosti.
- Doporučení dle meteorologických podmínek.

9.2 Paspportizace pro účely KČT

Cílem pasportizace je zjistit **cílový** stav značení – tedy takový, jaký by měl správně být. Paspportizaci má smysl začít provádět tehdy, pokud už je síť cyklotras v regionu ustálená a nepředpokládají se už zásadní změny.

Pasport se pořizuje ve formě tabulky (příloha č. 16), ve které jsou vedena tato data:

- Pozice – pořadové číslo; jednomu nosiči určité trasy přiřadit jedno číslo.
- Lokalita – stručný popis co nejvíce popisující lokalitu.
- Staničení – kilometráž od počátku cyklotrasy, zjištěná z mapy velkého měřítka.
- Směrování – T – tam (od pozice 1 dál), Z – zpět (obrácený směr).
- Evidenční číslo značky – příklad: 4285,024,1.
- Typ značky – IS21a, b, c, d, IS19a, b, c, d, IS20.
- Orientace značky – vlevo L, vpravo P, rovně R.
- Textace – IS19, případně nákras IS20.
- Číslo cyklotrasy.
- Nosný prvek.
- Způsob upevnění.
- Souřadnice GPS – nejlépe ve tvaru dd°mm'ss,s'', případně odkazem na podrobnou mapu – např. <http://www.mapy.cz/s/9aZn>
- Pokud si objedná pasport externí zájemce, pak je možné zařadit druh komunikace, povrch, nadmořskou výšku apod.
- Evidenční číslo dopravní značky na cyklotrase se tvoří se zadanou strukturou: 4285.024.1 (příloha č. 15)
- Příklad formuláře pro pasportizaci CZT pro účely KČT a SÚS je v (příloze č. 16).

10 DESATERO CYKLOTURISTY

- 1 Jezdím ohleduplně k ostatním cyklistům, chodcům, zvířatům i k přírodě. Rychlost mám neustále pod kontrolou.
- 2 Dodržuji pravidla jízdy na silnicích, stezkách i ostatních cestách, zejména - "Dej přednost v jízdě", "Pravidlo pravé ruky", "Přednost chodců na přechodu", nejezdím pod vlivem návykových látek a mimo veřejné komunikace.
- 3 Neodhazuji odpadky. Co si do přírody vyvezu si také přivezu zpátky. Podle svých možností posbírám odpadky po trase.
- 4 Vím, že jezdím na vlastní nebezpečí. Na účelových, zejména pak lesních cestách počítám s překážkami. Respektuji lesní stroje a umožním jim průjezd. Místem nakládky dřeva projedu až po pokynu obsluhy. Nikdy nevjíždím pod rameno a nakladače, nebo dokonce pod klády.
- 5 Předjíždím pomalu a ohleduplně, včas zazvoním, nebo zvolám "Pozor jedu!". Jsou-li před mnou děti či zvířata, zpomalím nebo i zastavím. Nezapomenu nikdy poděkovat.
- 6 Pozdravím vždy okolo jedoucího cyklistu - levou rukou nebo slovem.
- 7 Neblokují trasu při zastávkách a parkuji vždy mimo cestu.
- 8 Dbám vždy o správný technický stav svého kola. Mám sebou potřebnou výbavu. Pomáhám cyklistům v nesnázích.
- 9 V neznámém regionu používám mapu, nebo přístroj GPS. Vždy mám s sebou nabitý mobil. Při nehodě s poškozením zdraví vždy volám tísňové číslo (tel: 112).
- 10 Poškozené a nesrozumitelné cyklo i pěší značení vyfotím a ohlásím na centrálu KČT - kct.markvart@volny.cz.

11 PŘÍLOHY

Přílohy jsou uvedeny v samostatných souborech. Na některé přílohy je v textu použitý [hypertextový odkaz](#), který je aktivní jen tehdy, pokud jsme připojeni k internetu. V případě změny adresy odkazu může dojít k přerušení linky.

1. Mapa dálkových tras ČR
2. Seznam dálkových tras ČR
3. Mapa EuroVelo tras v ČR
4. Učební texty díl B
5. Návrh značení MTB Čemby
6. Metodika značení dálkových tras
7. Doporučené piktogramy turistických cílů
8. Středové pravidlo
9. Schéma textace značek IS19
10. Smlouva o spolupráci KČT-LČR
11. Formulář F22 částečné vyplnění
12. Formulář F22 po vyplnění
13. ČEZ - Dohoda o umístění značení
14. Formulář F60 - Seznam chybějícího značení – pro instalaci
15. Formulář F62 - Závady na CT zjištěné při kontrole podle pasportu
16. Vzorový pasport trasy
17. Smlouva o přidělení čísla trasy
18. Směrnice Znač-1 Náhrady kvalifikovaným značkařům za vybrané činnosti a práce
19. Směrnice Znač-2 Cestovní náhrady při značkářské činnosti
20. Značkářský příkaz díl A
21. Značkářský příkaz díl B
22. Formulář F61 – Seznam chybějícího značení – pro výrobu
23. Obrázky závad na CZT
24. Mapa se zákresy závad na trase
25. Struktura evidenčního čísla značky

12 ZÁKLADNÍ POJMY

TIM	Turistické informační místo je místo, na němž je umístěna jakákoliv značka pro cyklisty
CZT	Cyklistická značená trasa
Cyklistická trasa	Trasa vyznačená silničním značením
Cykloturistická trasa	Cyklistická trasa vyznačená pásovým značením
Čemba	Česká asociace mountainbikingu
DI	Dopravní inspektorát
DZ	Dopravní značka
IS	Značky informační směrové
KČT	Klub českých turistů
KKZ	Krajská komise značení
RZ	Rada značení
SÚS	Správa a údržba silnic
ZO	Značkářský obvod
ZP	Značkářský příkaz (dříve cestovní příkaz - CP)
MTB	Horské kolo (Mountain Bike), na značkách také cesta jen pro MTB
VDZ	Vodorovné dopravní značení
SDZ	Svislé dopravní značení
KO	Kruhový objezd

Pro potřeby této metodiky se rozumí:

Hlavní cesta	Komunikace s kvalitnějším povrchem než ostatní odbočující komunikace
Křižovatka	Místo, kde je nutné volit další jízdu ze dvou či více směrů stejné kvality
Rozcestí	Křížení dvou CZT, nebo napojení jedné CZT na druhou, tedy Cílové a Významné TIM. Může mít jeden či více rozcestníků.
Odbočka	Nevýznamné odbočení z trasy, obvykle na Doplnkovém nebo Pomocném TIM, směřující k turisticky zajímavému místu (památky, odpočívka, studánka) a je nutné se po ní vrátit zpět na trasu.
Spojka	Propojení dvou blízkých tras, zkratka, paralelní cesta s CZT apod., která se zase napojuje na stejnou nebo jinou CZT.
Značky	Tabulky pro cyklisty IS19, IS20, IS21
Směrovky	Tabulky IS19 a IS21
Návěst	Tabulka IS20
Rozcestník	Značky umístěné na společném nosiči
Značení	Souhrn značek umístěných na CZT
IS19e	Směrovka pro logované trasy – směrování rovně
IS19f	Směrovka pro logované trasy – směrování vlevo
IS19g	Směrovka pro logované trasy – směrování vpravo
IS21e	Tabulka pro označení názvu rozcestí
Tiskopis F60	Seznam chybějícího značení cyklistické trasy pro instalaci
Tiskopis F61	Seznam chybějícího značení cyklistické trasy pro výrobu značek
Tiskopis F62	Seznam závad na CZT zjištěné při kontrole podle pasportu
Tiskopis F22	Evidenční list značkářských příkazů

Zpracoval kolektiv autorů:

Miroslav Landa – cyklotrasy-kvk@seznam.cz

Karel Raich – karelraich@seznam.cz

Petr Havel – petr@petrateam.cz