

Informační systémy turistických tras a cyklostezek

Martina Švarcová

Bakalářská práce
2016

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta multimediálních komunikací

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta multimediálních komunikací
Ateliér Grafický design
akademický rok: 2015/2016

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martina Švarcová**
Osobní číslo: **K12021**
Studijní program: **B8206 Výtvarná umění**
Studijní obor: **Multimédia a design – Grafický design**
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Informační systém cyklostezky**

Zásady pro vypracování:

Rozsah teoretické práce minimálně 25 stran + obrazové přílohy (dokumentace praktické části). Práci odevzdat v elektronické podobě (dle předepsané celouniverzitní šablony viz Směrnice rektora č. 7/2014) ve formátu PDF na 1 ks CD (DVD) nosiče, dále odevzdat 2 kusy výtisků elektronické podoby práce a 1 výtisk graficky zpracované bakalářské práce, která má volnější grafickou podobu.

1. Teoretická část: historie a vývoj značení turistických tras, současné informační systémy, značení v zahraničí, cyklotrasy
2. Praktická část: orientační mapa, piktogramy a mobilní aplikace

Dále na samostatném nosiči CD-ROM odevzdejte obrazovou dokumentaci praktické části závěrečné práce v minimálním počtu 10 kusů pro využití v publikacích FMK. Formát pro bitmapové podklady: JPEG, barevný prostor RGB, rozlišení 300 dpi, 250 mm delší strana. Formáty pro vektory: AI, EPS, PDF. Loga a texty v křivkách. V samostatném textovém souboru uveďte jméno a příjmení, login do Portálu UTB, obor (ateliér), typ práce, přesný název práce v češtině i v angličtině, rok obhajoby, osobní mail, osobní web, telefon. Přiložte svou osobní fotografii v tiskovém rozlišení.

Rozsah bakalářské práce: **viz Zásady pro vypracování**
Rozsah příloh: **viz Zásady pro vypracování**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/umělecké dílo**

Seznam odborné literatury:

doporučené zdroje:

veškeré knihovnické a jiné fondy s literaturou na území ČR, SK, EU, webové stránky vztahující se k tématu, odborné časopisy a další literatura po konzultaci s vedoucím práce.

Vedoucí bakalářské práce: **dr ak. soch. Rostislav Illík**
Ateliér Grafický design
Datum zadání bakalářské práce: **2. listopadu 2015**
Termín odevzdání bakalářské práce: **13. května 2016**

Ve Zlíně dne 1. prosince 2015

doc. MgA. Jana Janíková, ArtD.

děkanka



R. Illík
dr ak. soch. Rostislav Illík
vedoucí ateliéru

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby ¹⁾;
- beru na vědomí, že bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému a bude dostupná k nahlédnutí;
- na moji bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3 ²⁾;
- podle § 60 ³⁾ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- podle § 60 ³⁾ odst. 2 a 3 mohu užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Ve Zlíně11. 12. 2015.....

Švarcová Martina



.....
Jméno, příjmení, podpis

1) zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

(1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.

(2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.

(3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

2) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

(3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užíje-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacího zařízení (školní dílo).

3) zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

(1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

(2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.

(3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělků jim dosažených v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídně k výši výdělků dosažených školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Bakalářská práce má za úkol zmapovat a popsat turistické informační systémy společně s dalšími druhy značení jak z pohledu historie a vývoje, tak i současného působení. První část je věnována především turistice a jejímu rozvoji, ale zabývá se i kartografií. Druhá kapitola pojednává o současných systémech v čele s turistickým značením a značením z něj vycházejícím. Prostor je věnován i piktogramům. Třetí kapitola popisuje systémy značení v zahraničí a čtvrtá kapitola se věnuje podrobněji cyklistice od počátků až k působení v současnosti. Praktická část popisuje návrh mapy oblasti Lašské brány Beskyd, mobilní aplikaci a piktogramy.

Klíčová slova: turistika, turistické značení, informační systémy, mapa, kartografie, piktogram, jízdní kolo, cyklistika

ABSTRACT

This bachelor thesis gathers information on tourist information systems and other tourist signs; and surveys their evolution throughout our history. The first part focuses on tourism and its development, and cartography. The second chapter concentrates on modern information systems, mainly tourist signs and similar sign systems; and mentions pictograms. The third part focused on foreign information systems is followed by the fourth chapter which gives details on history of cycling, as well as the present situation in this field. The practical part describes the process of designing the map of the Lachian gate of Beskydy mountains area, the application for mobile devices, and pictograms.

Key words: tourism, tourist signs, information system, map, cartography, pictogram, bicycle, cycling

Ráda bych poděkovala především panu dr. akad. soch. Rostislavovi Illíkovi za rady a trpělivost. Děkuji také rodičům za jejich důvěru a podporu.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	9
I. TEORETICKÁ ČÁST	10
1. HISTORIE A VÝVOJ ZNAČENÍ TURISTICKÝCH TRAS	11
1.1 POJEM TURISTIKA	11
1.2 VÝVOJ V EVROPĚ	12
1.3 POČÁTKY NA ÚZEMÍ ČESKÝCH ZEMÍ	13
1.3.1 Klub českých turistů	14
1.3.2 Turistické publikace	15
1.4 VÝVOJ TURISTICKÝCH INFORMAČNÍCH PRVKŮ	17
1.4.1 Mapy	17
1.4.1.1 Počátky kartografie	18
1.4.1.2 Středověk	18
1.4.1.3 Novověk	22
1.4.1.4 Moderní věk	26
1.4.2 Nosiče turistických informací	28
1.4.3 Turistické směrovky	29
2. SOUČASNÉ INFORMAČNÍ SYSTÉMY	30
2.1 TURISTICKÉ ZNAČENÍ	30
2.1.1 Typy značek	31
2.1.2 Tabulky a směrovky	32
2.2 DALŠÍ ZNAČENÍ	33
2.2.1 Lyžařské značení	33
2.2.2 Jezdecké značení	34
2.2.3 Vozíčkářské trasy	35
2.3 NAUČNÉ STEZKY	36
2.3.1 Interaktivní stezky	37
2.4 PIKTOGRAMY	39
3. ZNAČENÍ V ZAHRANIČÍ	43
3.1 ZNAČENÍ V EVROPSKÝCH ZEMÍCH	43
3.1.1 Slovensko	44
3.1.2 Polsko	44
3.1.3 Francie	45
3.1.4 Rakousko	46
3.1.5 Velká Británie	47
3.1.6 Dánsko	48
3.1.7 Finsko	48
3.1 ZNAČENÍ V USA	49
4. CYKLOTRASY	51
4.1 HISTORIE CYKLISTIKY	51
4.1.1 Vývoj jízdního kola	51
4.1.2 První publikace	53
4.2 CYKLISTIKA DNES	54
4.2.1 Značení	54
4.2.2 MTB trasy	56
4.2.3 Cyklistické akce	56
II. PRAKTICKÁ ČÁST	58
5. INFORMAČNÍ SYSTÉM CYKLOSTEZKY.....	59
5.1 MAPA	60
5.2 PIKTOGRAMY	62
5.3 MOBILNÍ APLIKACE	64

ZÁVĚR	65
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	66
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	67
SEZNAM DALŠÍCH POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	69
SEZNAM A ZDROJE OBRÁZKŮ.....	70

ÚVOD

Poznávání nových neznámých míst a oblastí patří odedávna k oblíbeným lidským aktivitám. Proto také vznikaly různé spolky, ve kterých se setkávali lidé toužící po pobytu v přírodě. S tím úzce souvisí následný rozvoj turistického informačního systému, jež nám pomáhá v orientaci a seznamování s cizí krajinou.

Cílem bakalářské práce bylo udělat průzkum ve značení turistických informačních systémů a dalších značení z něj vycházejících. Teoretická část je rozdělena do čtyř kapitol. První kapitola se zabývá převážně historií a vývojem značení turistických tras, vymezuje pojem turistika a počátky na území českých zemí společně s vývojem turistických informačních prvků. Druhá kapitola je věnována současným informačním systémům, přibližuje čtenáři značení lyžařské, jezdecké a vozíčkářské, informuje o naučných stezkách a piktogramech. Ve třetí kapitole se seznámíme se značením turistických tras v evropských zemích a USA. Čtvrtá kapitola se zabývá cyklotrasami, historií cyklistiky a jejími možnostmi v dnešní době.

Praktická část je věnována vytvoření informačního systému cyklostezky vybrané lokality na severovýchodě Moravy, Lašské brány Beskyd. Základem je ilustrovaná mapa oblasti s piktogramy a návrhem mobilní aplikace.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1. HISTORIE A VÝVOJ ZNAČENÍ TURISTICKÝCH TRAS

Cesty se značí již od pradávna, jelikož lidé se vždy snažili zřetelně označit směr ke svým lovištím a obydlím. Nejprve využívali zářezy ve stromech a obrazce z kamene či z větvi nebo značení soumarských stezek¹.

1.1 POJEM TURISTIKA

Slovem *turistika* rozumíme cestování pro zábavu; individuálně nebo v organizovaných skupinách. Objevování nových míst, na která se toužíme podívat; poznávání krajiny, ale také lidových tradic a zvyklostí i lidí samotných v neposlední řadě přináší také tělesnou a duševní rekreaci. Původ slova není jednoznačný, jelikož jednotlivé publikace se v tomto bodě rozcházejí. Použit však byl poprvé kolem roku 1800. Dle knihy Guth-Jarkovského [1] slovo pochází z angličtiny, odkud se následně rozšířilo do všech jazyků. Jiný výklad nabízí ve své publikaci Hana Voděrová [2], podle které základ slova vychází z francouzského „*tour*“ – tedy okružní, či poznávací cesta.

Ačkoli základ slova, ať už jakéhokoli původu, je stejný, ne v každé jazykové mutaci má naprosto totožný význam. Rozdílný výklad vysvětluje starší publikace [1], která uvádí, že turistou byl na našem území míněn člověk, který se na svých cestách pohyboval především pěšky, ale také vlakem, občas parníkem či automobilem, na kole již méně. Čeština, jakožto bohatý a květnatý jazyk, nám nabízí také mnoho synonym: cestovatel, cestující; dříve se užívalo také pocestný, poutník, pěšec, chod či vandrovník. Opačný výklad má francouzská verze „*tourisme*“ označující právě cyklistu. Anglický turista cestoval po střední Evropě, oblíbené bylo především Německo, Švýcarsko a Itálie. Italština vykládá pojem spíše jako alpinismus; němčina má více výrazů (*Hochtourist* – alpinismus, *das Wandern* – turistika, *reisen* – cestovat). [1]

Prvními turisty, tak jak je chápeme dnes, byli již v 19. století studenti, kteří takto trávili volný čas během prázdnin. Velký rozvoj zažila turistika v období romantismu, kdy putování po rodné zemi a poznávání jejich krás lákalo obyvatele všech společenských vrstev. Zvyšovala se tedy poptávka po ucelených informacích o navštěvovaných místech, budovaly se rozhledny a vyhlídkové věže, hostince a ubytovny pro turisty. Můžeme tedy hovořit o začátku rozvoje cestovního ruchu.

1 Pojem odvozen od německého výrazu pro středověkého obchodníka či dopravce – soumar. V češtině výraz označuje i zvířata, která nosila náklad jako jsou velbloudi, osli, koně, muly a jiná. Tito obchodníci přepravovali náklad z Alp do střední Evropy.

Přestože klasická turistika je pěší, dnes se dá cestovat různě – po souši, moři či letecky. Úzká souvislost je s tábořením či campingem pod širým nebem. Dnešní doba nabízí obrovskou škálu turistických aktivit a možností, která uspokojí i velmi náročného turistu. Není tedy problém skloubit poznávání s kulturními i sportovními aktivitami. Na základě poptávky se nabídka stále zdokonaluje, i zde se projevují módní trendy. Oblíbená je tzv. svatební turistika, tedy hledání neobvyklých míst pro svatební obřad. Filmoví nadšenci zase vyhledávají místa z natáčení svých oblíbených filmů a jsou ochotni překonat i velkou vzdálenost. V poslední době se velké popularitě těší i tzv. zážitková turistika, jež nabízí především adrenalinové zážitky – pobyty v terénních podmínkách v přírodě, tzv. „survival“ pobyty – přežití z místních přírodních zdrojů v izolaci mimo výtobytky civilizace (potravin, voda, elektrina); vodáctví, rafting, lety balónem apod.

1.2 VÝVOJ V EVROPĚ

„Skutečné značení turistických cest vzniklo na počátku 19. století v Německu. Po hlavních alpských údolích a v Duryňském lese se objevovaly zpočátku jednoduché, později tvarové a vícebarevné značky, které zde umísťovali především majitelé místních chat.“ [3] K velkému rozmachu, tehdy ještě neorganizované turistiky, dochází na území celého sudetského pohoří na konci 19. století. Rychlý růst průmyslu měl za následek i to, že lidé měšťanských vrstev toužili mnohem více po pobytu v přírodě, kde by si odpočinuli a načerpali novou sílu. Ve volném čase se sdružovaly skupiny lidí společných zájmů do různých spolků, které fungovaly na základě různých stanov vydaných ministerstvem vnitra ve Vídni, a měly tedy i možnost jednat s úřady jako respektované organizace. Vznikala celá řada spolků a mezi nimi i první turistické organizace shromažďující příznivce horských výletů.



Obr. 1 – Ukázka výstroje turistů na přelomu 19. a 20. stol.

V alpských zemích již byla vytvořena souvislá síť tras označených jednoduchou pásovou značkou skládající se z červeného středového a bílých okrajových pruhů. [3]

1.3 POČÁTKY NA ÚZEMÍ ČESKÝCH ZEMÍ

Mnoho zdrojů uvádí, že Česká republika má nejhustší a nejdokonalejší síť turistických značek a drží tak prvenství v délce turistických tras v poměru na rozlohu státu. Je to kolem 40 000 km, přičemž všechny prvky značení podléhají ochraně na území všech států Evropské unie. Stejný systém používají i sousední státy. Prvenství jsme dosáhli především z důvodů historických. [3]

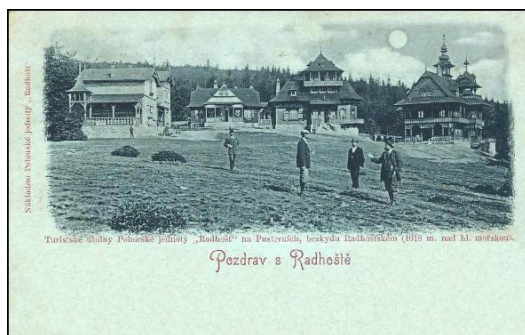
V českých zemích byly turistické spolky ustanoveny až na přelomu 60. a 70. let 19. století. Roku 1870 vznikl na českém území turistický spolek, ovšem jednalo se o pražskou sekci Německého alpského spolku, který byl později sloučen se spolkem rakouským. Zakládání dalších organizací se stalo velmi populární, především v severní a severozápadní oblasti Čech, později i na Moravě a ve Slezsku, kde byl v roce 1881 založen Moravskoslezský sudetský horský spolek. První organizovaná skupina v Jeseníkách byla založena v dubnu 1881 pod názvem Moravsko-slezský sudetský horský spolek. Vznik větší organizace byl velmi přínosný, protože dokázala snadněji řešit problémy v tehdejší polofeudálním společenském uspořádání, jako byla různá povolení příslušných panství o přístupu, vybudování a označení turistických tras. Později se ukázalo, že velké organizace nejsou akceschopné a rozdělily se na menší.

První značená cesta byla v Beskydech kolem Radhoště. Tuto menší síť značenou tvarovými značkami vybudovala ihned po svém založení v roce 1884 **Pohorská jednota Radhošť**, první ryze česká turistická organizace. Tím byly položeny základy organizované turistiky v českých zemích. Spolek působil pouze na severovýchodní Moravě, především v již zmíněných Beskydech, kde neustále soupeřil s německým spolkem Beskidenverein. Příkladem tohoto souboje je i chata na Javorníku, kterou Pohorská jednota stavěla i přes nedostatek finančních prostředků. Obávali se, že by toto místo jinak získal konkurenční německý spolek.

Pro některé turisty není Pohorská jednota z hlediska historie příliš zásadní, což je chyba. Naopak, měla velký vliv na rozvoj turistiky a jeho nejvýznamnějším dílem je bezesporu výstavba Pusteven, které platí dodnes za jedno z významných středisek turistického ruchu. V roce 1891 zde byla otevřena první útulna „Křčma“, později byly vybudovány ve spolupráci s architektem Dušanem Jurkovičem další stavby, které dostaly názvy Libušín a Maměnka, později byl postaven horský hotel Tanečnice. Stavby mají prvky lidové architektury². a jsou velmi citlivě zasazeny do tamního prostředí. Na výzdobě se podílel

2 „architektura bez architektů“, stavitelé svépomocí pracovali s tradičními materiály dle vlastních majetkových poměrů a respektovali lokální zvláštnosti stavby

i Mikoláš Aleš. Staly se nejvýznamnějším střediskem turistického ruchu, ovšem poté zasáhla 2. sv. válka, budovy byly zabaveny a značně poničeny, takže se později uvažovalo i o jejich zbourání. Naštěstí se je podařilo zachránit a zcela obnovit. Dnes opět oprávněně platí za naši chloubu, navíc již jako Národní kulturní památka.



Obr. 2 – Dobová pohlednice z Radhoště

PJR se dále zasloužila i o výstavbu dalších staveb. Byla zakázána komunisty, a přestože se po dlouhých letech podařilo spolek obnovit, nedosahuje již činnosti srovnatelné s předcházejícími léty. Další vývoj turistických tras je ovšem pevně spjat s jiným, mnohem významnějším spolkem, Klubem českých turistů, který působí dodnes.

1.3.1 Klub českých turistů

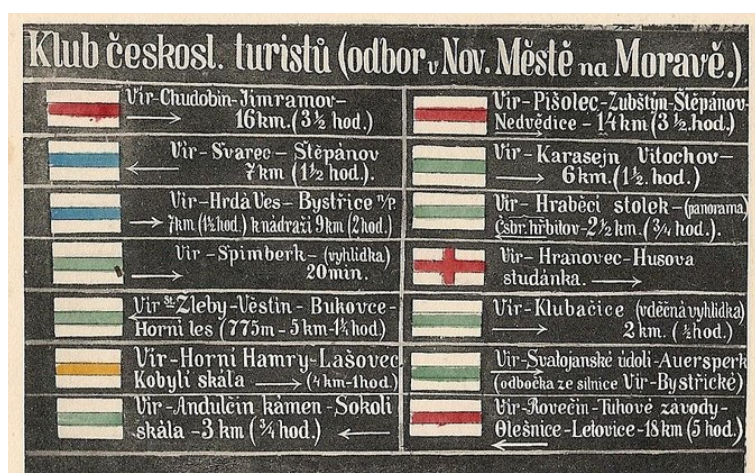
Tento spolek byl založen roku 1888. Mezi jeho činnost patřilo mimo jiné také zřizování a označování cest. Skupinky, které označovaly trasy, čítaly tři až šest členů a financovány byly ze státních příspěvků a darů příznivců. Toužili po vybudování jednotné sítě značených cest, protože pohraničí, kde žilo převážně německé obyvatelstvo, bylo značeno různými německými spolky bez vzájemné návaznosti. Dne 11. května 1889 byla vyznačena první cesta, která vedla ze Štěchovic ke Svatojánským proudům, což je oblast údolí Vltavy. Tato červená, dnes tolik typická pásová značka, znamenala začátek skutečné značkářské činnosti. Tuto první trasu bohužel již není možné navštívit, jelikož nyní je v těchto místech Štěchovická přehradní nádrž, ovšem je možné přijmout alternativu v podobě druhé vyznačené trasy vedoucí z Berouna na Karlštejn.



Obr. 3 – Směrovka z nejstarší trasy značené KČT

V roce 1912 byla vytvořena cesta z Prahy na Šumavu. Značky byly velké a oproti dnešní podobě měly mnohem užší krajní bílé pruhy. Barevný pruh byl vždy červený, což po určité době způsobilo ve značení zmatek, například při křížení cest. Mnohdy chyběly i orientační tabulky, takže bez mapy mohlo být obtížné najít správný směr. Začala se tedy používat i barva modrá a v roce 1916 dále zelená a žlutá. Široký barevný pruh na značce se zúžil, takže byly všechny tři stejně široké.

Velké změny nastaly v roce 1918 po vzniku Československa. Trasy se začaly spojovat a začala platit pravidla Klubu československých turistů. V pohraničí stále převládalo značení německých spolků, přesto byly spojeny i oblasti Slovenska a Podkarpatské Rusi a v roce 1920 u nás bylo kolem 25 000 km tras, v roce 1938 již 40 000 km.



Obr. 4 – Pohlednice s turistickými značkami 1900 – 1925

Po roce 1945 bylo potřeba obnovit síť, především v pohraničí, kde stále byly značky německé. Kvůli nedostatečným finančním prostředkům však obnova nešla tak, jak bylo potřeba. Roku 1958 byla vydána směrnice jednotného řízení značení turistických tras v celém Československu a odpovědné za to byly pouze orgány turistiky, zároveň byl schválen čtyřstupňový služební odznak Turista – značkař. V roce 1997 začali označovat nejen cesty pro pěší, ale také trasy lyžařské a cyklistické. [3]

1.3.2 Turistické publikace

První publikace se zrodily společně s turistickým značením. Jednalo se tehdy spíše o průvodce po krajích, které se snažily nejen k cestě inspirovat, ale také cestovatele náležitě připravit. [2]

Řivnáčův průvodce po Šumavě

Kniha vychází roku 1883 a je zde popsána celá Šumava, blízká města, krajiny a pohoří. Obsahuje také mnoho „praktických doporučení“, která se dnes mohou zdát spíše úsměvná. Uvádím ukázkou, kde autor popisuje nástrahy cesty na Šumavu v letních měsících: „V srpnu nejčastěji nastává deštivé počasí, které někdy trvá 7 – 14 dní. Ovšem počasí nelze nikdy předpovídat moc dopředu, a tak každý, kdo pojedje aspoň na týden na Šumavu, musí být připraven na to, že snad nebude moci pro déšť den nebo dva ani z domu vyjít, a proto se doporučuje mít nějakou zajímavou knihu s sebou.“

Časopis TURISTA

První vydání vyšlo v roce 1889 jako „Časopis turistů“ a vychází nepřetržitě dodnes. V průběhu let se název měnil, přes variantu Turistika-Horolezectví je dnešní název Turista. Stálým vydavatelem je Klub českých turistů. Že šlo o významné periodikum, dokládají i dobové reklamy umístované v jednotlivých číslech.



Obr. 5 – Ukázky dobových reklam v Časopisu turistů

Je určen pro všechny se zájmem o historické, přírodní a technické zajímavosti nejen v České republice, ale i v jejím okolí a speciálně pak pro ty, kteří na cesty vyráží pěšky, na kole, běžkách či po vodě. Přináší aktuality a novinky, zajímavosti – zejména kulturní, architektonické a technické památky; náměty na výlety, informace o službách a turistickém vybavení, pozvánky na turistické akce a konečně i informace o klubové činnosti KČT. Publikace byla několikrát oceněna³, snaží se zachovat si tradiční standard. Vychází 10 čísel ročně (výjimku tvoří leden a srpen).

3 PRIX NON PEREANT – ocenění udělované Syndikátem novinářů pod záštitou Ministerstva kultury České republiky

1.4 VÝVOJ TURISTICKÝCH INFORMAČNÍCH PRVKŮ

1.4.1 Mapy

Ilustrovaná mapa tvoří významnou část mé praktické části, proto studiu map věnuji dostatečný prostor i zde. Od počáteční otázky, co je podstatou mapy a co by měla bezesporu obsahovat, si projdeme lehce i historií v zobrazování a tvorbě prvních map.

Svět, jakožto složitý trojrozměrný celek, je na mapě zobrazen v rovné ploše, musí být tedy podstatně zkreslen. Míra tohoto zkreslení už závisí na tvůrci, není tedy až tak složité používat mapu k manipulaci, což bylo v minulosti hojně využíváno především v politické propagandě. [4]

Nedílnou součástí každé mapy je uvedení jejího měřítka, což je velmi důležité, jelikož většina je menší než realita, kterou představují, a právě tento údaj nám říká, o kolik. Můžeme se setkat se třemi různými způsoby - číslem, udávajícím podíl; jednoduchým grafem či krátkým popisem. Při určování měřítka jsou jednotky vždy stejné – 1: 100 000 znamená, že linie dlouhá 1 cm na mapě reprezentuje 1 km dlouhý úsek ve skutečnosti. Číselné měřítko je bezměrné, protože se jedná o stejné jednotky, není tedy třeba, aby byly uvedeny. Rovněž se již stalo pravidlem, že vlevo od dvojtečky je vždy číslo 1. Dalším důležitým prvkem je kartografické zobrazení - dokáže totiž podstatně zkreslit jednotlivé rozměry na mapě převáděním trojrozměrného zakřiveného povrchu Země do dvourozměrné plochy. Třetí nedílnou součástí jsou znaky. Jedná se vlastně o grafický kód představující různé prvky a místa na mapě; zobrazeny bodově, liniově nebo plošně.

Poměrně diskutabilní téma v minulosti bylo užití barev. Barevné symboly vypadají podstatně přitažlivěji, je ale třeba dbát na správné užití. Před rokem 1980 byl barevný tisk drahý, což mělo za následek spíše zástupce v odstínech šedi, vlivem technologického pokroku však nastala změna. Velký přínos představují bezesporu barvy například na geologických či klimatických mapách, kde kontrastní tóny zobrazují rozdíly v intenzitě nebo druhu jevu. Zajímavým přirovnáním bylo srovnání s reklamou, protože obě mají potřebu předávat omezenou verzi pravdy. [4] Reklama vytváří přitažlivý pohled na věc a případná negativa nechává v pozadí. Stejně tak mapa vynechává podrobnosti, které by mohly být matoucí či odvádět pozornost. V reklamě se mapy také častokrát objevují, ovšem podstatně zjednodušené a občas i třeba se zkreslenými vzdálenostmi v zájmu zachování atraktivity propagovaného místa.

I politická propaganda dokáže využít mapy k ovlivňování názorů lidí, především v souvislosti územních nároků, hranic, pohybů vojsk či obrany.

1. 4. 1. 1 *Počátky kartografie*

Abych se v popisu dostala k příručním mapám pro turisty, musím okrajově zmínit i úplné začátky kartografie, které lidstvo očividně provází již po celá tisíciletí. Není ale třeba zabývat se dopodrobna historií, protože se dlouho netušilo, jak vlastně Země vypadá, a mapy byly tvořeny na základě konkrétních ideových představ a především náboženství dané kultury.

Touha či potřeba zapamatovat si a orientovat se v místech, která mají nějaký životní význam, se objevuje již u nejstarších civilizací. O tom, kdy vznikla úplně první „mapa“ zmínky nejsou, ale pravděpodobně to muselo být již před vznikem psaného jazyka. Usuzuje se tak z archeologických nálezů, zobrazujících náskry na různých předmětech, například mamutích klech či kamenech, pocházejících už z paleolitu, zhruba 25 000 let př.n.l. Bylo vyvinuto mnoho způsobů předávání informací, ať už se jednalo o vzdálenost, komunikaci či charakter terénu.

1. 4. 1. 2 *Starověk*

Vyspělé starověké civilizace již mapové záznamy nejen se značením budov a závlahových systémů používaly ve svém životě zcela běžně, se vznikem zemědělství se objevují počátky kartografie a zákresy do plánů. Vývoj zobrazování je poměrně dlouhý, existují mnohé typy map, vytvořené za různým účelem; ať už se jedná o mapy celého světa nebo jen konkrétních území. V důsledku rozdílného stupně technického a kulturního vývoje však jen některé přetrvaly a rozšířily se.

Největší zájem se vždy dával především evropské kartografii a zbytek světa byl neprávem opomíjen. Takovým příkladem může být Čína, která svým pojetím zobrazování okolní svět příliš neovlivnila, přestože díky své vyspělosti začala mapy tisknout či si osvojila užívání námořnického magnetického kompasu mnohem dříve, nežli Evropané. Tvořily se tzv. fangzhi - místopisné seznamy různých částí Číny, které obsahovaly i mapy určitých oblastí a byly zde uváděny i cestovní vzdálenosti. Západní mapování nakonec přece jen určité čínské kořeny obsahuje, protože již zmíněný tisk pomocí rytí na dřevěnou destičku byl pravděpodobně přejímán islámskými obchodníky, kteří jej přenášeli do Evropy. Setkáme se i s kruhovými mapami, které nebyly výjimkou ani v Indii či Mezopotámii. [5]

Zajímavé je indické mapování, které bylo nejvíce ovlivněno náboženskými kulturami - především hinduismem a džinizmem - spojenými především s astronomií. Prvotní mapy představovaly astronomické náskry a hvězdné glóby. Náboženství a symbolická témata hrála důležitou roli, svět se často zobrazoval jako lotosový květ, kde okvětní lístky předsta-

vovaly pevninu. Velký vliv rovněž představoval islám a později evropská kultura, ovšem nešlo o přesné vyobrazení krajiny, nebylo zde ani měřítko či jednotné symboly, protože hlavní roli zde nehrála vzdálenost, ale důležitost. Například poutní mapy s trasami a cestami byly znázorněny pomocí pruhů.

Mapy tradičních domorodých kultur byly poměrně specifické. Obecně lze říci, že nebyly výsledkem žádného měření, nevyužívaly geometrii ani měřený prostor. Kreslily se z paměti, důležitost byla kladena na posvátnost a propojení duchovna s fyzickým - tedy krajiny s vesmírem. Vyobrazení mělo mnoho podob — náčrtky map v hlíně, určené pro rychlé použití, obrazce sestavené z kamenů, malby na kůře stromů či na keramických nádobkách, skalní rytiny atpod. Oproti tomu západní způsob zobrazení využívá plně geometrii a linearitu, centrálnost, blízkost a spojitost. [5]

Zásadní roli v mapování sehráli bezesporu Řekové - usuzujeme tak především díky velkému množství zachovaných artefaktů. Byli to zdatní námořní obchodníci a cestovatelé, kteří dokázali využít získané informace o okolním světě. Tuto schopnost ještě podpořil Alexandr Veliký, který na svých dobovatelských cestách s touhou dobýt perskou říši a dostat se na její tehdejší domnělou hranici u východního oceánu využíval služby zeměměřiče. Přestože se nakonec vrátil přes vnitrozemí, vyslal admirála na průzkum námořní cesty po Indu až k okraji Perského zálivu. Zprávy získané na těchto cestách hrály nezanedbatelnou roli pro řecké geografy, kteří se tím pádem neomezovali pouze na území Řecka. Jejich představa o světě se zhmotňovala ve vytváření glóbů s využitím matematických modelů. Přestože si nebyli jistí velikostí Země, tak věděli, že jejich vědomosti zahrnují pouze zlomek její plochy, což je hnalo v touze mapovat a objevovat svět víc a víc. Zobrazení kontinentů bylo značně zkreslené, Řecko se nacházelo ve středu, nad ním Evropa, na východě ležela Asie a na jihu Afrika. [5]

Významnou osobou byl teoretik Klaudios Ptolemaios, který se věnoval geografii, matematice a astronomii. Přestože není zcela jasné, zda skutečně napsal knihy, jež jsou mu přisuzovány, platí jeho díla za vrchol řecké kartografie. Historické prameny [6] uvádějí, že je dokonce označován i za autora slova geografie. Jeho mapa silně ovlivnila zeměpisné představy na více než jedno tisíciletí.

Ve středověku existovalo v podstatě jen velmi málo map. Dochované exempláře mají různé formy, obsahují zeměpisné znalosti upravené vlivem křesťanství. Největší vliv na kartografii středověké Evropy mělo totiž právě křesťanství a hlavní inspirací byla bible. V tehdejší geografii byla snaha někam zasadit biblická místa a rovněž znázornit Eden, středem světa byl zobrazován Jeruzalém.

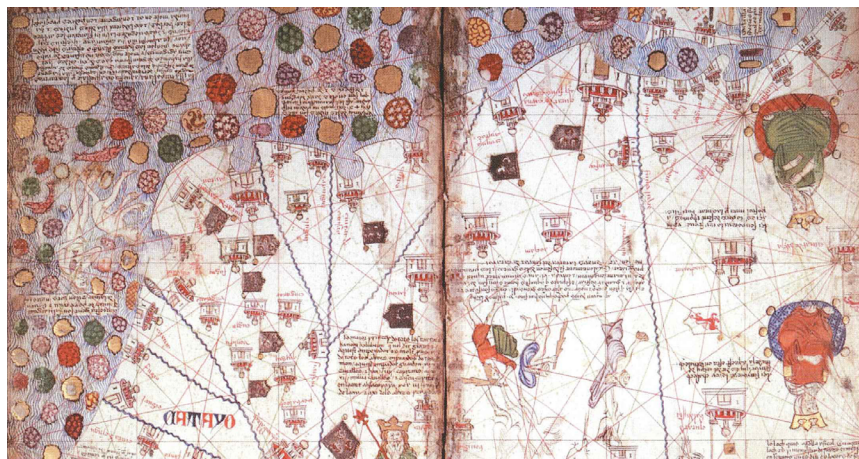
Mapy z tohoto období dokážeme rozlišit do tří druhů — mapae mundi, portolánové mapy a podrobné mapy jednotlivých území. [5] První jsou **mapae mundi** (mapy světa), jejíž zcela první zástupce se objevil v nejstarší středověké památce západní Evropy - rukopise města Albi v Languedocu. Používají se od 8. stol. a vyskytují se ve třech různých variantách - v případě hemisférických map to je několik pásů rozdělujících zemský povrch; dále tzv. beatovy mapy, což jsou kopie jisté mapy asturského mnicha a konečně kruhové, nebo-li T mapy znázorňující Zemi jako kolo obklopené oceánem. K zástupcům kruhových map se řadí i vůbec nejstarší česká mapa světa z 15. stol. vyobrazená v kronice Vavřince z Březové [6].

Portolánové mapy [6] pocházejí z Itálie a ukazují nový pohled na kartografickou produkci. Zobrazují především mořská pobřeží, kde jsou rovněž zaznamenány všechny přístavy, zátoky a zálivy.

Katalánský atlas

Zdroj uvádí [6], že se jedná o nejvýznamnějšího zástupce portolánové mapy, datovaný již do roku 1375, jež byl původně určen jako dar pro krále Karla V. Autorem byl s největší pravděpodobností Abraham Cresques, což byl ve své době uznávaný kartograf, především díky svým četným znalostem v oblasti zeměpisu a evropského námořnictva. Samotný atlas se skládá z dvanácti listů jemného pergamenu zasazených do desek. Hned na začátku jsou texty nejen zabývající se astrologií a astronomií, ale i různé odborné rady určené pro námořníky. Mapy jsou tvořeny na základě tehdejších představ o poloze jednotlivých zemí, využity jsou i poznatky cestovatelů a objevitelů. Například mnoho informací týkajících se Asie je převzato z díla Marca Pola. Celé dílo je navíc protkáno ručními plnobarevnými kresbami inspirovanými legendami, historií, mýty a příběhy cestovatelů — dá se říci, že takto byla vyplněna nepodložená či neznámá místa na mapě. Nezanedbatelnou stopu zde zanechala samozřejmě i bible, jelikož na ní nalezneme nespočet odkazů, mimo jiné i Jeruzalém značící střed východní části.

Podstatnou zásluhu má dílo i na dalším objevování světa. Díky zobrazenému vládci Mali Mansy, jež podle legendy uskutečnil výpravu za zlatem, se Portugalci vydali na cestu podél afrického pobřeží – a to nebyl jediný případ. I Kryštof Kolumbus se v touze nalézt cestu k Orientu dostal až k americkému pobřeží. Evropané projevíli zájem o Dálný východ a rozrostlo se tak obchodování a celkový kontakt s Orientem. Dnes je dílo uloženo v Bibliothèque Nationale v Paříži.

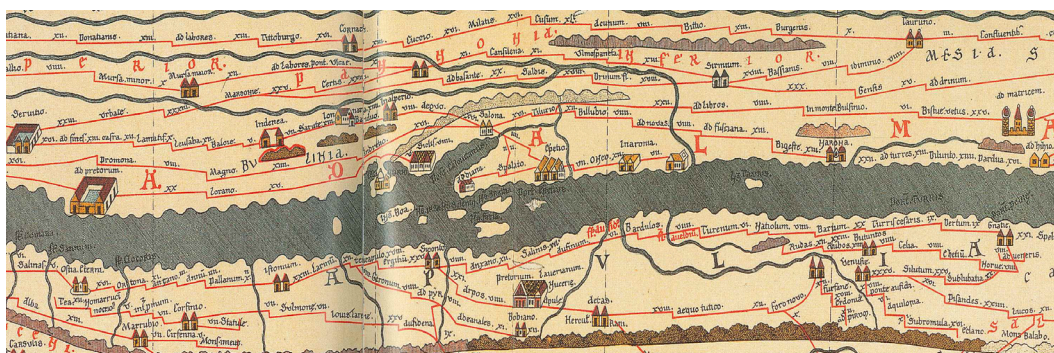


Obr. 6 – Detail Katalánského atlasu

Co se římského mapování týče, využívalo se především k vojenským účelům a k prozkoumávání nového území. Byli na velmi vysoké úrovni co se znalostí týče, pracovali s vlastní soustavou měř a spoustou přístrojů, díky kterým docházelo k přesnému vyměřování staveb - vzpomeňme třeba na známé akvadukty. Astronomická měření se nevyužívala, protože na prvním místě byla přesnost a praktičnost. Rovněž měřítko pro ně nepředstavovalo žádný problém. [6]

Tabula Peutingeriana

Mapa, která se mi líbila díky malým symbolům znázorňující důležité stavby, se skládá z 11 listů tvořících dohromady dlouhý pás. Obsahuje kolorované kresby hlavní sítě silnic, hor, řek, lesů a poštovních stanic. Důraz je kladen na termální města, Řím, Konstantinopol a Anitochia. Jedná se o nejčastěji reprodukovanou mapu z Říma, která pochází ze 12. století. Originální mapa, která se stala předlohou, zobrazovala plán římských silnic a datuje se do 4. století, ukazuje svět takový, jaký byl znám ve středověku a alespoň náznakem nastiňuje pokroky, kterých tamní řecká kartografie dosáhla. Byla vyhotovena na dlouhém svitku z papýru, namotaném z praktických důvodů na váleček. [7]



Obr. 7 – Detail části Peutingerovy mapy

Raná islámská kartografie podle dostupných zdrojů [6] vycházela především z řeckých znalostí a dále se rozvíjela na základě vlastních údajů získaných při bojových cestách nebo z obchodování. Samotné mapy byly typově velmi různorodé, ať už se jednalo o náboženský základ či pohledy na města z ptačích perspektiv.

Poté následovalo období bez jakýchkoli evropských vlivů, jednalo se čistě jen o arabskou kartografii, která navazovala na již získané poznatky. Hojně se vyskytovaly kruhové mapy a díky nemalému vlivu Koránu byla logickým středem znázorňována Mekka, ovšem umístění a velikost okolních států již tradičně zcela neodpovídalo skutečnosti.

Třetí období je uváděno jako normandsko - arabské, kde se užívalo mimo již zavedené kruhové mapy také mapy obdélníkové. Nejvýznamnějším příkladem je dílo Idrísiho, jež ve své *Knize Rogerově* představuje 70 listů právě obdélníkových map, kde pevnina volně pluje v oceánu. Inspirován díly starých Řeků navíc rozdělil svět do sedmi klimatických pásů.

1. 4. 1. 3 *Novověk*

Byly to právě mapy, které sehrály podstatnou úlohu v objevování nového světa, protože poznatky z dob minulých, zobrazených na Ptolemaiových mapách, vedly Kryštofa Kolumba na jeho cestách. A protože vzdálenosti byly podstatně zkreslené, místo domnělé Indie dosáhl Karibských ostrovů a amerického kontinentu. Tento Nový svět zajistil příliv nových informací, které se začaly v mapování hojně využívat. Již na konci 15. stol. existovala zvláštní organizace, tzv. hydrografická kancelář, jež regulovala proud nových poznatků od cestovatelů a schvalovala veškerou kartografickou produkci, aby se předcházelo mylným zobrazováním, což vedlo k postupnému zlepšování úrovně mapování. [5]

Nezanedbatelným mezníkem se stal vynález knihtisku v Evropě, nejprve s využitím dřevorytu (1472), později mědirytu (1477). V následujícím století se upevňovalo využívání tisku, jež byl neustále zlepšován a zdokonalován, což mělo za následek velkou distribuci map s neustálými aktualizacemi. Do popředí se tak dostalo obchodní hledisko a díky širokému zájmu veřejnosti se paralelně zlepšovala gramotnost i celková společenská úroveň. Vytvíjely se i samotné mapy, jež dostaly měřítko a zaváděly se i nové techniky zobrazování. Začal se častěji využívat také kompas, což svádělo k orientování map na sever, a zobrazena byla města, řeky, hory i mosty. Vzdálenosti se zachycovaly pomocí počítadla ujetých kilometrů a využívalo se poledníkového stupňového měření. Okraje zdobily erby bavorských měst a v atlasech nechyběl ani rejstřík, který udával pořadí map a jejich obsah.

Celkový vzhled evropských map evokoval spíše kopii skutečného světa v určitém měřítku oproti staršímu zobrazování symbolické či impresionistické krajiny. Náboženská tématu však stále hrála svou roli, dokonce byly mapy využívány reformátory jako prostředek k oživení biblického zeměpisu a přesvědčení o biblické pravdě. Objevovaly se i jako doplněk náboženských komentářů, stále se na nich zobrazoval ráj a Eden a byly doplňovány o nejnovější poznatky z oblasti astronomie i kartografie.

Postupně se však náboženské hledisko dostávalo do pozadí, protože se kartografii věnovalo mnoho světských osob a využívala se i v mnoha světských záležitostech, jako třeba rozhodování o vedení státních hranic. Tyto údaje byly důležité i pro monarchy, protože jasně ukazovaly jejich moc. S tím souvisely i nové metody jako znázornění hranic, odlišná barevnost ploch nebo textové vysvětlivky, tzv. legendy. Mapy nabývaly na důležitosti i v oblasti právních sporů, byly zavedeny majetkové mapy a velkým tématem jsou bezesporu mapy vojenské, které vyžadovaly přesná měřítka a popis reliéfu terénu. Definitivně se změnil názor na svět a ve středověku zobrazovaný Jeruzalém ve středu již nebyl. Mapování zažívalo velkou popularitu, výjimkou nebylo vystavování map na zdi či umísťování na portrétech.

Vědecký pokrok během 17. stol. spojený s objevy v optice ovlivnil nejen evropskou kulturu a umění, ale i mapování, kde již nestačilo pouze znázorňování jevů pomocí značek a symbolů. Důraz byl kladen na geometrickou přesnost a precizní reprodukování skutečnosti, avšak poměrně zidealizované, protože záměrně popíraly kupříkladu výskyt nutných chýší. Novinkou jsou rovněž značně detailní silniční mapy se všemi možnými informacemi, mezi kterými nechybí třeba ani typ materiálu využitého při stavbě mostů. Další posun vývoje zajistil objev nového způsobu určování zeměpisné délky, triangulace, který zajišťoval přesné určení polohy místa. [5]

Uživatelé map byli lidé napříč společenskými vrstvami, ať se jednalo o jednotlivce, obchodní společnosti nebo mocnosti. Tvořily se mapy registrující války a pohyb jednotlivých armád. Chyby vyskytující se na mapách měly za následek jednak touhu objevovat a poznávat dosud neprobádané krajiny, ovšem stávaly se také důvodem ke konfliktům. Příkladem mohou být spory Británie a Francie ohledně špatně zakreslené oblasti v Severní Americe, které dokonce vyústily ve vyhlášení války.

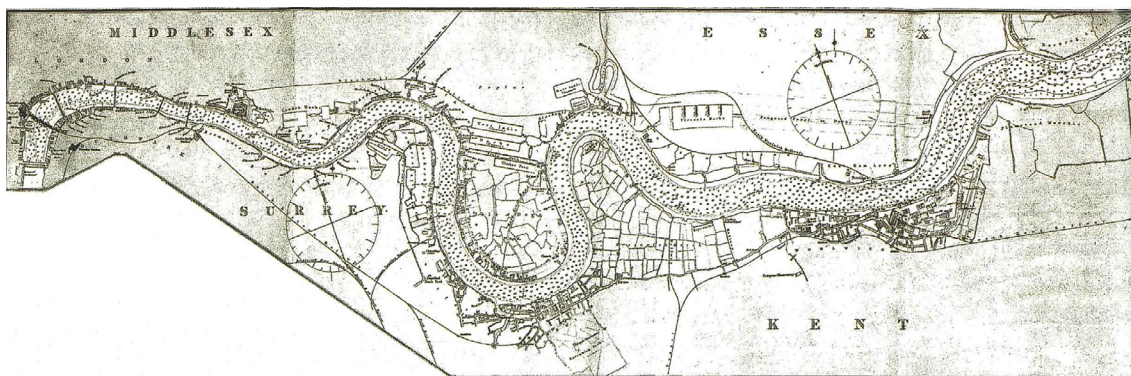
V 18. stol. se Evropa s oblibou odvolávala na mapy, které byly stále srozumitelnější a umístění severu nahoře se již pokládalo za pravidlo. Hojně se tvořily podrobné mapy jednotlivých hrabství ve velkém měřítku a velkým přínosem se stala strojní výroba papíru, díky čemu se stal velmi levným a dostupným materiálem. Ještě na počátku 19. stol. bylo možné na mapách nalézt podstatné množství doplňujících informací včetně tabulek a časových

grafů, samotné mapy už začínají nabírat nám známou podobu. Období nejen velkého technického pokroku se odrazilo ve všech oblastech, kartografii nevyjímaje. Vynález litografie přispěl ke zvýšení kvality mapování, kde byl také velký důraz kladen na geometrickou přesnost.

Ve Spojených státech byla mezitím v rámci experimentování s různými technikami vyvinuta ve 30. letech metoda cerografie⁴, která se stala charakteristickým znakem právě pro americkou kartografii. Evropané na tuto techniku nahlíželi podstatně negativně, protože se jim zdála nepřesná a esteticky nedokonalá, a dávali přednost již zmíněné litografii. S rozvojem vzdělávacích systémů paralelně rostla poptávka po učebních pomůckách, s čímž souvisí i masová produkce atlasů, glóbulů a různých příruček. Ve třídách se mapy běžně nacházely a děti se je učily číst. Pozornost se upírala i k prosazování barevného tisku, který pochopitelně zastínil ruční kolorování. Výsledek byl nejen značně estetický, ale významný i v obchodní sféře, navíc nabízel nové možnosti v zobrazování. Dokonce se ujala i standardizace v užívání barev, protože díky atlasům používaných ve školách bylo pro britské impérium běžné znázorňovat svá území červenou barvou. Británie se rovněž zajímala i o mapování oceánu, které bylo potřebné jednak kvůli již poměrně zastaralosti dosavadních exemplářů, i v rámci závazků námořní společnosti. [5]

Mapa Temže

Jedná se o praktický příklad námořní mapy, jež hrála důležitou roli v dopravě kvůli četným obchodům, které přivázely lodě v rámci celého britského impéria. Znázorňuje tok řeky Temže z Londýna až do města Gravesend, což je zhruba 30 km dlouhý úsek. Autory jsou kapitán F. Bullock a poručík E. Burstal, kteří na ní pracovali celé tři roky (1830-1833). [5]



Obr. 8 – Část mapy Temže

4 Grafická technika, rytí do vosku

Mapy se daly využít i k podpoře a rozvoji státu, když ukazovaly obyvatelům, jak by jejich stát mohl vypadat v případě úspěšného dobytí nového území. Svou úlohu sehrálo i nepřeborné množství tematických map, které se tvořily na všemožné motivy počínaje zobrazením množství srážek či počtu obyvatel, existovaly však třeba průzkumy podložené mapami se soupisem soukromých kanálů, trasami pro dostavníky nebo nákresy přibližující obchod s bavlnou; dohledat se však dají i mapy vykreslující splátky půjček, které poskytl Spojené státy americké. [5]

Map of London Poverty

Velmi zajímavá ukázka, která mě oslovila svým zobrazením, je dílem Charlese Bootha z roku 1889. Název bychom mohli volně přeložit jako mapa londýnské chudoby. Jedná se o doplněk knihy řešící problematiku chudoby “Life and Labour of the People in London” (Život a práce lidí v Londýně), která se stala důležitou částí pro vývoj filosofie a metodologie sociálního šetření Spojeného království.

Práci předcházely rozsáhlé průzkumy, do kterého se zapojilo několik lidí, kteří zkoumali životy obyvatel Londýna. Sbírali informace o jejich práci, pracovních podmínkách a náboženském životě tím, že vedli rozhovory se zaměstnavateli nebo doprovázeli policisty na jejich pravidelných obchůzkách. Booth poté vytvořil statistiku, na jejímž základě pečlivě rozdělil obyvatelstvo do sedmi skupin a na mapě pak ulice barevně odlišil podle příslušnosti obyvatel ke konkrétní skupině. Nejnižší třída velmi chudých a kriminálníků byla černá, velmi chudí s příležitostnými příjmy tmavě modří; nízké pravidelné příjmy označovala světle modrá; pravidelné, přesto nijak vysoké platy fialová; vyšší třídu práce s lepším pracovním postavením růžová, nižší střední třídu obchodníků značila červená a vyšší střední třídu žlutá. [8]



Obr. 9 – Detail Boothova díla zobrazující část East End

Rozvoj železničních sítí si samozřejmě také vysloužil své mapy. Objevovaly se v různých velikostech, jak malé kapesní, tak velké nástěnné mapy celé sítě vyskytující se na nádraží, často rovněž doplňovaly jízdní řády. Zajímavou raritou, kterou je možné najít na několika nádražích, je vyskládání map z dlaždic. Zejména turisté jistě ocenili mapy železnic a celkově získávali stále větší podporu ve smyslu častějšího uvádění všemožných map do průvodců oproti minulému století.



Obr. 10 – Ukázka železniční mapy na kachličkách, York

Oblast turistiky však nebyla jediná, která se těšila pozornosti kartografů. Mapy bylo možné najít téměř všude, výjimkou nebyly ani obaly spotřebního zboží nebo plechovky.

V souvislosti se skutečnostmi doby je třeba zmínit i vojenské plánování. Veřejnost se zajímala, na kterých místech se právě válčí a požadovala aktuální informace o bojích, což přispělo k rozvoji a armády se neustále v mapování zdokonalovaly. Objevily se tak nové metody, například zobrazení pohledu ze vzdušné perspektivy. S potřebou nových map se samozřejmě zvyšoval i počet osob věnujících se tomuto oboru. Podstatné také bylo pochopit, co mapy znázorňují a vědět, na co je měřítko. Zdobné prvky a rámečky, které mapy doplňovaly dlouhá staletí, se nadobro vytratily. Mapy téměř bez výhrady splňovaly požadavky, které na ně byly kladeny: ukazovaly přesné zobrazení celého světa a kartografie se stala jedním z článků dynamického informačního systému. [5]

1. 4. 1. 4 Moderní věk

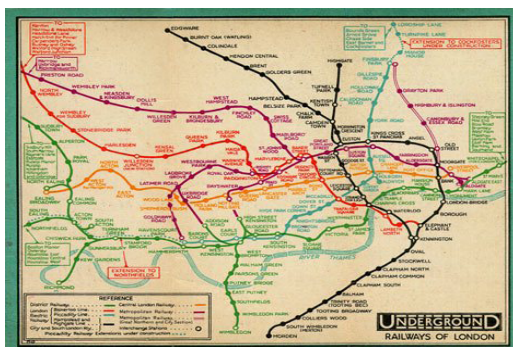
Již pro člověka 20. stol. se stalo čtení map každodenní součástí života. Díky stále se zlepšujícím a novým technologiím bylo možné oproti letům minulým produkovat rychleji a ve velkém množství s využitím různorodého zobrazení a rozmanitých pohledů perspektivy. Prohlubovaly se také reprodukční techniky a experimentovalo se. Díky dostupnosti nových materiálů se mohly tradiční techniky využívat efektivněji, například pro rytiny se desky místo zinku či hliníku tvořily ze skla. [5]

Mapa Londýnského metra

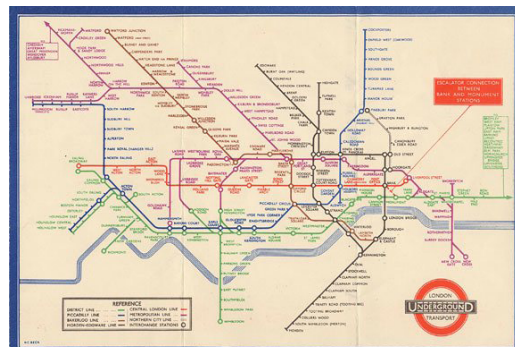
Zásadní mezník ve vývoji je možné jednoznačně popsat na konkrétním příkladu plánu londýnského metra. Tradiční zobrazení kopírovalo skutečné vzdálenosti a směry, takže mělo značně matoucí působení a všechno se pochopitelně jevilo jako velmi vzdálené.

Návrh Harryho Becka z roku 1931 byl velmi novátorský, protože jakožto elektroinženýr využil svých znalostí všemožných elektro schémat a aplikoval je do tehdejších plánek. Vytvořil tak jednoduchý a přehledně zobrazený systém, na kterém se vzdálenosti jevily snadno zdoлатelné a podstatně kratší. Také díky vynechání měřítka se posunuly periferní destinace do snadno dostupné vzdálenosti od samého centra Londýna

Návrh se zpočátku dočkal nejistého přijetí z vyšších míst, protože panovaly obavy, jaká bude na takovou revoluční změnu reakce veřejnosti, a byl proto nejprve proveden menší průzkum. Novinka byla přijata velmi vřele, takže už nic nebránilo jejímu hromadnému šíření mezi další a další města, a stala se tak ikonou modernistického designu. Inovativní systém s geometrickou stylizací bez zbytečných informací, který je tak zásadní pro srozumitelnost komplexních sítí je natolik osvědčený, že z něj vychází dodnes dopravní systémy po celém světě. [9]



Obr. 11 – Geografický plán (1930)



Obr. 12 – Plán Harryho Becka (1933)

Mezi další vychytávky využitými při výrobě kartografických děl můžeme zařadit používání průhledných plastových fólií. A konečně se dostáváme k počítačovým technologiím, jež způsobily naprostou revoluci, samozřejmě nejen v tvorbě map. Byly vytvořeny mapovací programy, digitalizace vše výrazně zjednodušila a především umožnila uskutečnit nekonečné množství změn, a to vše v rozmezí několika okamžiků. Samotný tisk také umožnil značnou flexibilitu. [5]

Turistické mapy

První mapy, umístěné na tabuli, se na turistických cestách objevily v roce 1939. Nacházely se na důležitých rozcestích a východiscích. Jistě musím zmínit člověka, který se tvorbou map aktivně zabýval – Adam Friedrich Zürner. Tento německý kartograf působil především ve své zemi v části Sasko. Zasloužil se mimo jiné o to, že saské poštovní trasy byly opatřeny mílovými, hodinovými a půlhodinovými pilíři. [3]

1.4.2 Nosiče turistických informací

Jsou to různé předměty a objekty, na kterých jsou instalovány informační elementy, jako jsou směrovky, vývěsní mapy a značky. Těmito objekty byly dříve myšleny pouze stromy, dřevěné sloupy elektrického či telefonního vedení a budovy, v posledních několika desítkách let dřevěné sloupy téměř vymizely a byly nahrazeny sloupy betonovými. Elementy byly připevněny povětšinou drátem, což působilo značně neesteticky. Snaha o spolehlivější upevnění nebyla šťastná – používaly se pozinkované lišty a pásy, které byly drženy hřeby. Nejenže byla tato možnost velmi neekologická, ale díky upřesňování metodiky značení bylo potřeba přejít na jinou alternativu. V 50. letech 19. století se používaly směrovníky dřevěné, v některých oblastech, především horských, stojí dodnes i přes potřebu časté údržby. V 60. letech už se používala ocel, která je přímým předchůdcem dnešního modelu s kulatou stříškou a trubkovitými držáky, jenž obsahuje i samostatně použitelný rám pro instalaci mapy. Předtím byly mapy nejednotné a vycházely z rozměru konkrétních map opět písmomalířského charakteru na plechu či dřevě a to buď s krycím sklem nebo bez.

Směrovníky se nacházejí na významnějších místech trasy, vzdálenosti mezi nimi jsou nejvýše 4 km. V posledních několika letech obsahuje i tabulku hlavního sponzora KČT, Lesy České republiky. [3]



Obr. 13 – Ukázka dřevěného a kovového směrovníku

1.4.3 Turistické směrovky

Kdysi byly brány jako směrovky prosté nápisy na stromech či plotech, které byly později nahrazeny dřevěnými tabulkami. Nebyly ovšem stejné – stylem a především materiálem byly naprosto rozdílné. K výrobě se používalo to, co bylo momentálně k dispozici, přičemž text na směrovkách byl náhodný a bez vzájemné souvislosti, například u vyjádření vzdálenosti – na jedné směrovce v kilometrech, na druhé v hodinách.

Na konci 30. let se stále používaly dřevěné tabulky, které měly dvě šipky značící oba směry chůze současně. V Beskydech, v okolí Úštěka, v Jizerských horách a Malých Karpatech bylo možné nalézt litinové tabulky s reliéfním písmem. Přestože měly neomezenou trvanlivost, nebyly příliš rozšířené kvůli vyšším nákladům. Po 2. světové válce byly tabulky nahrazeny směrovkami a nově byl každý směr značené trasy na samostatné směrovce, a tak bylo možno natočit je do potřebného směru. Tehdejší nátěrové hmoty ovšem nebyly příliš kvalitní, takže životnost jednoho kusu byla sotva dva až tři roky. Údaje již byly stanoveny jednoznačně – v České zemi v kilometrech, na Slovensku v hodinách. Později se text začal vypalovat, což také nebylo nejlepší řešení, protože vlivem počasí podklad ztmavl, čímž se stalo černé písmo téměř nečitelné. V následujících letech bylo především kvůli nedostatku financí obnovování zanedbáváno, ale zkoušely se alespoň nové materiály na výrobu nových směrovek, které by byly trvanlivější. Jako nejlepší možnost se ukázal kov, který se, i přes značnou nespokojenost ze strany zastánců přírodních materiálů, začal hromadně používat od roku 1957 prakticky dodnes. Kov je samozřejmě ještě opatřen nátěrem, který se v průběhu let několikrát změnil. Tato podoba směrovek má trvanlivost více než 10 let – samozřejmě pouze za předpokladu, že výroba byla provedena kvalitně, v opačném případě se může během několika let objevit na povrchu rozsáhlá koroze.

Za zmínku jistě stojí i text, který byl do té doby stále písmomalířského charakteru a z mého pohledu působily velmi příjemně. Začaly se ale používat moderní technologie – jednotlivá písmena jsou vyřezána na samolepicí folii na plotteru a následně je přes tuto šablonu aplikována barva. Dnešní směrovky jsou ošetřeny špičkovou antikorozií úpravou s velmi odolnou vrstvou, používají se jen ty nejkvalitnější folie a konečný lak. Proto tyto směrovky vydrží klidně i 15 let, nejsou-li mechanicky poškozeny. [3]

2. SOUČASNÉ INFORMAČNÍ SYSTÉMY

S informačním grafickým designem, potažmo informačními systémy se setkáváme denně na každém kroku. Existuje široká škála míst a situací, ve kterých bychom se bez nich již neobešli. Nejzásadnější mezníky má především v moderní době, tedy zhruba ve 20. - 21. století. Ať už se jedná o kteroukoli formu z množství nejrůznějších systémů, účel je jasný - zajistit přenos informací či určitého sdělení co nejefektivnější formou k pozorovateli. Největší výhodou je bezesporu rychlé pochopení pro širokou veřejnost, od laiků až po odborníky v dané oblasti.

V zásadě se nejedná pouze o samostatné cedule či šipky, ale o celý soubor prvků vytvářející samostatné vizuální působení určitého místa.

2.1 TURISTICKÉ ZNAČENÍ

Z důvodu rešerše historie turistiky se nejprve věnuji její současné podobě.

„Turistické značené trasy (TZT) musí turistu vést spolehlivě a bezpečně terénem tak, aby nebyl nucen cestu hledat, ale mohl se plně věnovat svým turistickým zájmům.“ [3]

Turistické značení je, jak již sám název napovídá, pouze pro pěší turistiku. Od značek pro lyžaře či cyklistu se liší bílými krajními, tzv. upozorňovacími pásy. Prostřední vedoucí pás má jednu ze čtyř základních barev: červená, modrá, zelená nebo žlutá. Řazeny jsou dle významu či důležitosti – červeně a modře jsou značeny hlavní trasy, delší a nadregionální; žlutě a zeleně trasy kratší a místní.

Zásady značení – existuje celá řada pravidel, která je nutné při značení dodržovat. Přispívají k udržení jednoty a srozumitelnosti vyznačování, závazná metodika pro zkušené značkaře je podrobně uvedena v učebních textech pro značkaře. Práce je to zodpovědná, není přípustná jakákoli snaha o originalitu.

Nejvhodnějšími objekty pro umístění značky jsou především svislé objekty, které s největší pravděpodobností nebudou v nejbližší době odstraněny. Nejčastěji to jsou stromy, různé stožáry, sloupy, betonové objekty či značkařské kolíky. Nevhodné naopak mohou být omítky, drátěné ploty, silniční kamenné nebo betonové patníky, pomníky, kostely či rubová strana dopravních značek. Zakázáno je umisťovat značky na hraniční kameny státních hranic, železniční zařízení a dočasně složený materiál (dřevo, stavebniny). V případě soukromých objektů je třeba zažádat o souhlas majitele objektu.

Trasy jsou značeny v obou směrech, ve městě je zásadně na jedné straně chodníku. Křižovatka má dvě značky na každé straně: tzv. naváděcí, abychom našli správný směr a potvzovací. V lese musí být od jedné značky vidět k další, na rovných úsecích cest je vzdálenost jednotlivých značek maximálně 250 m. Na loukách či jiných terénech bez stromů a sloupů se orientujeme dle značkářských kolíků a na nejbližším možném objektu ve směru cesty hledáme tzv. volavky, což jsou velké pásové značky.

Obnova značení – ať už vlivem času, povětrnostních podmínek a mnohdy i vandalismu je třeba značky stále udržovat a obnovovat. Ačkoli oblasti jsou rozděleny a trasy jsou v pravidelných tříletých cyklech obnovovány, kdy skupina obnoví barvu, odstraní přesahující větve či namaluje značku novou, může se stát, že značení nenalezneme. V těchto situacích je možno obrátit se na webovou stránku turistickeznacen.cz, kde můžeme na nedostatek upozornit. Stránky jsou spravovány členy KČT, kteří mnohdy vyhověli i prosbám o vyznačení nové trasy – samozřejmě za předpokladu atraktivní lokality či místa i pro ostatní turisty.

2.1.1 Typy značek

Pásová

Jednoduchá pěší pásová značka je nejběžnější. Má podobu čtverce o rozměrech 10 x 10 cm se dvěma bílými pruhy na okrajích a barevným pruhem uprostřed. Všechny pásy jsou vodorovné a rovnoběžné se směrem značené trasy. V případě, že se na daném úseku nachází více tras, jsou umístěny na jednom objektu v závazném barevném a druhovém pořadí. Alternativou je jednoduchá pásová šipka, kde je barevný pás, rovněž lemován bílou barvou, v žádaném směru cesty rozšířen do šipky. Na rozcestí mohou vézt šipky vzhůru, tedy rovně. [10]



Obr. 14 – Ukázky pásového značení

Tvarové značky – základem je rovněž čtverec o rozměrech 10 x 10 cm, ovšem šipka je u tohoto typu připojena k levé či pravé straně čtverce.

Místní značení – čtverec je rozdělen na dva trojúhelníky, kdy vrchní má vedoucí barvu a spodní upozorňovací. Touto značkou se vyznačují zpravidla kratší vycházkové okružní trasy v okolí velkých měst, rekreačního či turistického střediska a kempů.

Lázeňské značení – používá se při vyznačování okružních vycházkových tras v okolí lázní.

Naučné stezky – značka je bílá se šikmým zeleným pruhem, vedoucím úhlopříčně z levého horního do pravého spodního rohu; rovněž může být i s oranžovou číslicí, která označuje místo zastavení. Tyto trasy jsou většinou okružní, na jednotlivých zastávkách si můžeme přečíst zajímavosti o daném místě z informačních tabulí, což je také důvod, proč se tyto trasy nazývají naučné. Značky jsou především v průvodcích a na informačních panelech, k vlastnímu vyznačování trasy se používají jen výjimečně. O naučných stezkách se podrobněji zmiňuji v následující kapitole, kde jsem vybrala i konkrétní příklady těchto stezek. [10]



Obr. 15 – Ukázka značení naučné stezky

Významové značky – mimo klasické značky existuje i skupina tvarového významového značení, která se umísťuje na trasách na jejich odbočkách, které dovedou turistu k blízkému významnému místu, kterým není možné vést průběžné značení. Tyto odbočky jsou v délce do 1 km. Jsou značeny obousměrně, tedy jak k cíli odbočky, tak i zpět na průběžnou trasu a barvou se s ní shodují. [10]



Obr. 16 – Ukázka významových značek

2.1.2 Tabulky a směrovky

Tabulky místního názvu (TMN) – informují turistu o tom, kde se nachází a krátce jej seznamuje s historií nebo se zajímavostí místa

Turistická informační místa (TIM) – trasa zde začíná, končí nebo se křižuje s jinou trasou. Jsou to důležité orientační body, kde turisté najdou potřebné informace a jsou zde instalovány také turistické směrovníky.

Turistické vývěsní mapy (TVM) – doplňovaly turistické trasy již před rokem 1933. Nacházejí se na frekventovaných místech, ovšem vlivem povětrnostních podmínek jsou bohužel častokrát zničené a mají vybledlé barvy, ale nejhorší je faktor lidský, a to vandalismus.

Směrovky – dávají informace ohledně vzdáleností vybraných míst na trase; v hrotu je vždy uveden symbol a u pásového značení také příslušná barva. Nejčastěji jsou k vidění na nádražích a stanicích autobusů, kde navádějí k východišti trasy.

2.2 DALŠÍ ZNAČENÍ

Zde uvádím další typy tras, odvozených od turistického značení. Cyklotrasám věnuji dále samostatnou kapitolu, proto nejsou zmíněny.

2.2.1 Lyžařské značení

V 90. letech minulého století proběhl velký rozvoj lyžařské turistiky, který měl za následek vypracování kvalitní metodiky značení těchto tras jak v horských oblastech, tak i na různých místech s vhodným terénem i sněhovými podmínkami. První vyznačené trasy z roku 1995 se nacházejí v Moravskoslezských Beskydech a v Hrubém Jeseníku. Samotné značení vychází z pěšího turistického značení, je ovšem upraveno tak, aby bylo viditelné i za zhoršeného počasí a sněhové pokrývky. Značka má okrajové upozorňovací pásy oranžové. Pokud vede lyžařská i pěší trasa současně, je v případě kratších úseků značena oběma značkami. Trasu pro lyžaře poznáme pouze, krom odlišné barvy, také zvětšenými směrovkami a za názvem místa je umístěn symbol lyžaře. KČT se stará o tyto trasy a neustále jsou rozšiřovány. [3]



Obr. 17 – Lyžařské značení

2.2.2 Jezdecké značení

Jezdectví se těší stále velké oblibě, především díky rozmanitosti nadšenců. Není zde omezující věk, společenské postavení ani zdravotní situace. Kontakt s koněm působí blahodárně na lidskou mysl, pozitivní vliv má i na jedince s duševními poruchami. Kůň již není využíván jen při práci v lese, důležitou roli hraje i v oblasti zdravotní, tzv. hipoterapie, sportovní i rekreační. [11]

„Hipoterapie je fyzioterapeutická metoda, která probíhá na koni se speciálním výcvikem pod vedením fyzioterapeuta či ergoterapeuta a je prováděná s písemným souhlasem lékaře. Jedinečnost této terapie spočívá ve využití trojrozměrného pohybu hřbetu koně v kroku.“ [12]

Hipoturistiku je možné charakterizovat jako kombinaci jízdy na koni a rekreace, čili aktivního způsobu využití volného času, kdy dochází k harmonickému rozvoji osobnosti jak po stránce psychické, tak i sociální.

Chov koní jako domácích zvířat je velmi populární a rekreace má dotační podpory, začalo se po roce 2000 na popud jezdeckých sdružení přemýšlet o vytvoření tras, které by sloužily jak pro dálkové putování, tak i pro krátké vyjíždky na koni. KČT zpracoval metodiku tohoto typu značení v roce 2003.

Jezdecká turistika se řadí k tzv. měkké turistice – většinou se jedná o malé skupinky, nejvýše 10 koní, snaží se neničit přírodu, harmonizuje potřeby turistů a místního obyvatelstva. Charakterizují ji tři složky: technická, kdy kůň je zároveň trénován a zdokonaluje se vztah člověk – kůň; poté sportovní, kde je základem pohyb jako volnočasová aktivita a konečně poznávací náplň, která představuje jezdcům zážitek z navštívených míst. [13]

Trasy vybrané jako stezky musí splňovat určitá kritéria, aby mohly vytvořit kvalitní síť s dostatkem stanic pro přenocování jezdců i koní a navazovaly na již existující nebo plánované trasy nejen v rámci ČR, ale i Rakouska a Slovenska. Samozřejmostí je i atraktivita prostředí s množstvím rozmanitých kulturních památek a přírodních zajímavostí, v neposlední řadě i s dostatkem míst k odpočinku. Důležité také je, aby se hlavní stezky vyznačily jednou barvou nekřížily, a nedocházelo tak ke zmatkům; zároveň aby nevznikal ani souběh s pěší, lyžařskou či cyklistickou trasou. Co se týče názvu stezky, má vliv především z hlediska propagace. Je třeba vybrat takový, aby byla zachována návaznost historických souvislostí a zeměpisného názvu. Samotná příprava nové stezky znamená zakres v mapě, popis trasy, označení území obcí, kterými stezka prochází; stanice z blízkého okolí, orientační délka, barva a kontakt na podrobnější informace. Každá trasa má navíc přiděleno určité celostátně platné třímístné evidenční číslo. [14]

Značení hipotras, neboli hipoznačení, využívá metodiku značení pěších turistických tras používanou KČT, jelikož v mnoha ohledech jsou si tyto aktivity podobné. Ačkoli se cestuje na koni, jen málokdy se využívá klus či cval, a to jen na přehledných a dostatečně bezpečných úsecích. Skupinku jezdců navíc většinou doplňuje i několik soumarů, tedy koňů s nákladem, kteří se pohybují pomaleji. I umístění jednotlivých značek jezdcům vyhovuje, protože určité úseky zdolávají pěšky a koně vedou.

Značka je velikosti pěší značky s bílým pozadím. U dálkových tras mají uprostřed barevný kruh – používají se opět stejné odstíny, jako u pěšího značení. Hlavní trasy jsou tedy značeny červeně, vedlejší modře a regionální s místními mají zelenou nebo žlutou barvu. Značky pro vyjíždkové trasy v okolí jezdeckých stanic mají místo bílého kruhu zjednodušený symbol podkovy. Směrovky jsou téměř totožné s pěšími směrovkami, u tohoto typu je jen v záhlaví text „Jezdecká trasa KČT“ a v hrotu značka příslušné trasy. [3]



Obr. 18 – Ukázka směrovky hipotras

2.2.3 Vozíčkářské trasy

V roce 2009 se značení rozrostlo i na speciální trasy, které mohou využívat tělesně postižení na svých invalidních vozících. Trasa má přes 5 km a nachází se v Mariánském údolí v Brně-Líšni. KČT musí spolupracovat se sdružením vozíčkářů, které dokáže určit především obtížnost trasy, která má tři stupně značící příslušná barva: modrá, červená a černá. Modře značené trasy jsou nejjednodušší, černé nejobtížnější. Ke značení se používají směrovky na rozcestí cest s pevným povrchem, po kterých se vozíčkáři dokáží bez problému pohybovat. Textové směrovky nesou v záhlaví „Vozíčkářská trasa KČT“, v hrotu směrovky je pak symbol vozíčkáře v barvě obtížnosti trasy. [3]



Obr. 19 – Směrovky vozíčkářského značení

2.3 NAUČNÉ STEZKY

Naučným stezkám se budu věnovat poněkud rozsáhleji, protože zde je konečně možné upustit od striktních pravidel značení a přijít s originálnějším a estetičtějším řešením.

„Naučná stezka je předem určená turistická trasa, vedoucí např. chráněnými územími, lesy, lesoparky, okolími měst, městy, městskými parky, zámeckými parky, zemědělskou krajinou apod., která si klade za cíl vzdělat, resp. přinést informace lidem, kteří ji procházejí. Využívá k tomuto účelu buď informační panely, nebo tištěné průvodce, nebo jinou (originálnější) formu.“ [15]

Kromě značení speciální značkou KČT je možné najít i trasy značené ukazateli nebo svým specifickým značením – například značka s logem.

Informační tabule

Tabule s informacemi bývají rozmístěné po celé délce trasy a bývají číslované. Na úvodní tabuli jsou vyznačeny všechny zastávky a pravidla, jak se v krajině chovat. Ostatní tabule pak obsahují podrobné informace o dějích, tématu či jevu typickém pro danou lokalitu, pozorovaném přímo na trase a bývají doplněny obrázky či schémata. Nepodléhají přesným pravidlům, které by popisovaly, co by na které tabuli mělo být, takže se můžeme setkat i s graficky velmi povedenými a nápaditými kusy.



Obr. 20 – Ukázka informační tabule

Některé stezky mají i tištěného průvodce, ovšem často bývá problém s jeho sehnáním, jelikož jsou k dispozici na informačním centru, které se ale nenachází všude nebo není vždy otevřené – naštěstí však existují případy, kdy je materiály možné stáhnout v elektronické podobě. Výjimkou nejsou lavičky, přístřešky, studánky či vyhlídky, které lze při návštěvě využít. Tematika NS je poměrně rozsáhlá, setkáme se s různými typy, ze kterých si můžeme vybrat dle libosti a osobních zájmů. Následující seznam obsahuje ty nejčastější. [15]

Geologické NS, které se nacházejí ve významných lokalitách, starých lomech, nalezištích zkamenělin a minerálů, skalních odkryvech či starých lomech. **Hornické** stezky vedou lokalitou, ve které byla významná naleziště nerostných surovin a drahých kovů. Je možné vidět zachovalé pozůstatky historické těžby nebo zabezpečené vstupy do štol. **Lesnické** seznamují s krajinou a zajímavostmi na trase. **Městské** vedou historickými centry měst, obcí a bezprostředním okolím, upozorňují na různé památky, zajímavou architekturu nebo městské opevnění. **Přírodně ochranné** vedou určitým chráněným územím a v případě zajímavé fauny či flóry je každému tématu věnován jeden panel. V příměstských parcích a lesoparcích je možné na sportoviště vybavená informačními panely s doporučenými cviky náležící ke **sportovní** NS. Konečně **vlastivědné** stezky provádějí krajinou a zajímavostmi na trase.

2.3.1 Interaktivní stezky

Základem těchto stezek jsou malé umělohmotné informační kartičky, tzv. tagglisty, na kterých jsou vyobrazeny QR kódy, jež obsahují odkazy na webovou stránku s informacemi. K přečtení těchto kódů je zapotřebí mobilní telefon s přístupem na internet a nainstalovanou aplikací. Praktickým příkladem je projekt Doháje.cz



Obr. 21 – Ukázka tagglistu

Dále uvádím konkrétní příklady naučných stezek, které mě zaujaly především originálním zpracováním tabulí, zároveň vkusně oživují vybrané trasy.

Lesy České republiky

Významnou organizací spravující mimo jiné i naučné stezky jsou na našem území Lesy ČR. Zároveň je možné v lese narazit na piktogramy a informační systém.



Obr. 22 – Cedula a piktogramy Lesy ČR

Dětská lesní NS Sedmihorky

Stezka funguje od roku 2005 a najdeme ji v Libereckém kraji. Tvoří ji asi 3 km dlouhá okružní trasa s množstvím zastávek, na kterých je interaktivní a zábavnou formou připraveno pro děti několik úkolů a hádanek. Je možno zakoupit také pracovní list v podobě tištěného průvodce. Navíc se mohou zastavit u nejstaršího dubu v Českém ráji.



Obr. 23 – Informační prvky z naučné stezky Sedmihorky

NS Geologický park Mariánské Lázně

Stezka nabízí přehled o geologické stavbě a rostlinných společenstvích Slavkovského lesa v podobě expozice v přírodě, kde byly umístěny vybrané obvyklé i vzácné rostliny, které se v lokalitě skutečně vyskytují.



Obr. 24 – Tabule naučné stezky geologického parku

2.4 PIKTOGRAMY

Jednou částí mé praktické práce je i sada piktogramů, věnuji jim proto dostatečný prostor i z teoretického hlediska. Vytvořit vizuálně sjednocenou řadu není jednoduché, protože piktogramy by měly plnit svou funkci nejen pospolu, ale především samostatně.

Nejdříve ale musím zodpovědět tu nejzákladnější otázku, kterou si ve spojení s tímto tématem položíme, co to piktogram vlastně je. Jedná se o graficky stylizovaný obrázek, znak či symbol, reprezentující určitý význam. Jeho zobrazení musí být natolik výstižné, aby zprávu, kterou nese, byl schopen každý přijmout. Dekódování na základě podobnosti s realitou nemusí být vždy přesné, ale protože porozumění symbolu je dáno i společensko-kulturním kontextem, není zaručena srozumitelnost napříč kulturami.

Tyto prostředky neverbálního sdělení jsou neodmyslitelnou součástí vizuálního prostředí, bez nichž už bychom si svět nedokázali představit. Neustále se snažíme o zjednodušení, tvorbu různých značek nebo třeba jen využívání emotikon v komunikaci. Existuje i mezinárodně normovaný soubor ISO3 s významovými a formálními pravidly respektující různé konvence, jež platí jak pro jednotlivé prvky, tak i barvy a jejich kombinace. [16]

Prvopočátky

Vznik a kořeny prvních piktogramů je možné hledat samozřejmě již v pravěku jako součást prvních výtvarných projevů, kde upozorňovaly na místa lovu a sběru. Pravěcí lovci si rovněž značili území, kde používali symboly upozorňující na nebezpečí v případě nerespektování. Značnou spojitost vidíme i v zobrazování figur, velmi stylizovaných v několika linkách a zřejmě je i vůbec první zobrazení šipky – původně šípu, který se pomocí stylizace zjednodušil na trojúhelník.

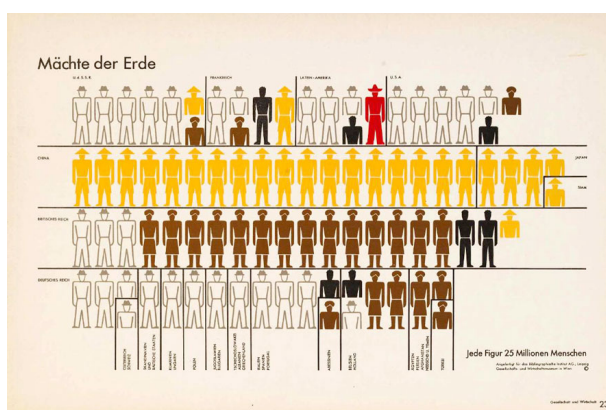
Chápeme je i jako první předchůdce písma, protože stály na počátku vzniku každého pokusu o formu sdělení. Stylizované znaky reálného objektu se spojovaly a vznikl ideogram. Zaznamenávání piktogramů a ideogramů bylo poměrně složité, potřeba rychlejších a přesnějších záznamů směřovala ke zjednodušení. Vývoj písma se velmi posunul a dosáhl své dokonalosti v podobě hláskového písma, vedle kterého původní obrázkové působilo jako primitivní forma, stále ale bylo vynikající formou pro negramotné. Fungovalo tak dále paralelně s již fonetickou abecedou a až ve 20. století bylo pozvednuto na rovnocennou formu lidské komunikace.

ISOTYPE

Zásadnější mezník, který je třeba zmínit, přišel ve 20. letech 20. stol. díky působení Společenského a hospodářského muzea ve Vídni. Se snahou vzdělávat širokou veřejnost v rámci funkce ekonomiky v každodenním životě se využívalo množství grafů a tabulek, které postupně vedlo k vytvoření tzv. Vídeňské metody obrazové statistiky. I přes snahu zatraktivnit statistiky pro jednodušší zapamatování však zobrazení mělo stále ještě drobné nešvary ve srozumitelnosti.

Proto Otto Neurath, ředitel zmíněného muzea, vytvořil tým lidí, kteří v čele s ním sestavili v roce 1935 ucelenou a propracovanou metodu, jež zřetelně přináší statistické údaje pomocí obrázků s názvem ISOTYPE neboli International System of Typographic Education. Jedná se o ucelený vizuální jazyk s přísnými pravidly a vlastním systémem s určitou standardizací. Autorem vizuální podoby je německý grafik Gerd Arntz, který vytvořil jednoduchou, snadno rozpoznatelnou a promyšlenou stylizaci všech prvků. Metoda využívá symbolů a jejich spojování, jejichž účelem není zcela nahradit text, ale grafickým znázorněním pomocí piktogramů jej vhodně doplnit. Množství je znázorněno opakováním elementů v grafech s absencí perspektivy či rozdílu velikosti jednotlivých objektů.

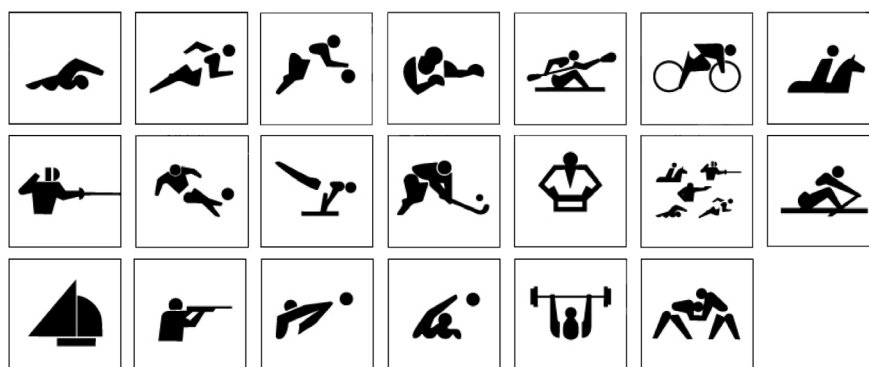
Toto zjednodušení se později stalo novou metodou komunikace a základem pro mnoho později vytvořených piktogramových sad a systémů dnešní informační grafiky. Do jisté míry ovlivnila i oblast typografie. [17]



Obr. 25 – Ukázka z projektu ISOTYPE

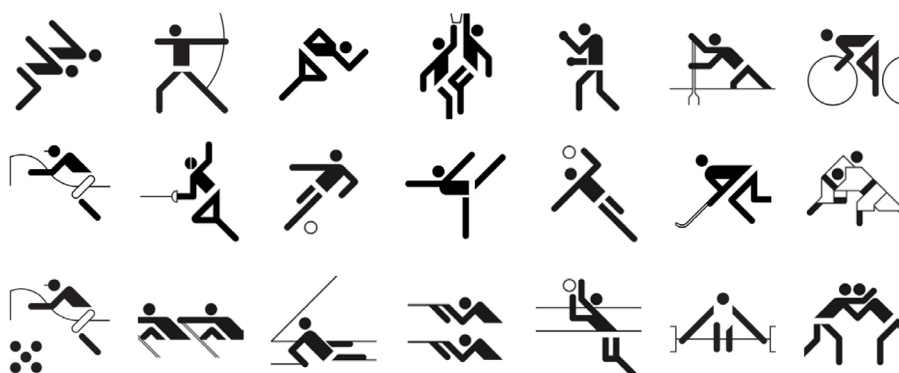
Významnou oblastí, kde nacházejí piktogramy uplatnění, je také sport, konkrétně událost pro sportovce nejvýznamnější, kterou jsou Olympijské hry. Díky vysoké koncentraci osob různých národností mluvících odlišnými jazyky je přítomnost srozumitelných obrazových symbolů neverbální komunikace takřka nezbytná. Přestože je pro každé hry vytvořena nová sada, vybrala jsem na ukázkou jen několik stěžejních.

První skutečně propracovaná série byla uvedena v roce 1964 v Tokiu. Po pokusech z předchozích her šlo o jedinečné moderní a jasné zpracování obsahující piktogramy jak pro sportovní aktivity, tak i doplňkové pro služby a celkovou orientaci v olympijském parku. Grafický designér Yoshiro Yamashita sestavil efektivní srozumitelnou řadu inspirovanou metodou ISOTYPE. [18]



Obr. 26 – Ukázka piktogramů olympijských her v Tokiu (1964)

Nicméně velké popularity se dostalo sadě vytvořené pro hry v roce 1972 v Mnichově. Německý grafik Otl Aicher vytvořil čisté, elegantní, geometrické tvary, jež se záhy staly jakýmsi prototypem piktogramů a natolik populární, že byly dokonce použity i na dalších hrách o čtyři roky později v Montrealu. Aicher pamatoval i na značení pouličních dekorací, což dalo dohromady celý vizuální styl Olympijských her, do kterého byly zapojeny i barvy.



Obr. 27 – Ukázka piktogramů z olympijských her v Mnichově (1972)

Odlíšnější sada byla představena v Barceloně v roce 1992. Ačkoli nápad stylizace člověka provádějícího určitý druh sportovní aktivity změněn nebyl a výchozím bodem je stále Aicherova sada, přišel autor Josep Maria Trias s volnějším a podstatně odvážnějším pojetím. Využil silné charakteristické linie a rozdělení těla na tři samostatné části. [19]



Obr. 28 – Ukázka piktogramů z olympijských her v Barceloně (1992)

Nelze říci, že by docházelo k markantním změnám v zobrazení, jedná se spíše o menší úpravy tvarů či zaoblení. V posledních letech piktogramy zdobí i olympijská města, doplňují plakáty, najdeme je na poštovních známkách, jízdenkách nebo upomínkových předmětech.

Tvorba piktogramů spočívá v několika různých formách. Jednou z nich je obkreslení reálné věci, která ale má mnoho rušivých detailů, je příliš komplikovaná a v konečném důsledku nečitelná. Je proto třeba tyto elementy odstranit a obrázek značně zestylizovat. Další cesta vede přes kružnice a linie, ze kterých vzniknou jednoduché tvary inspirované reálným objektem. Tato technika je mnohem přesvědčivější, ale náročnější, s určitou mírou představivosti. Možným doplňkem může být i text s vhodně zvoleným fontem, který ale posouvá symbol spíše do sféry loga.

3. ZNAČENÍ V ZAHRANIČÍ

Během sepsování informací o značení na našem území jsem se plynule dostala i k údajům ze zahraničí - v souvislosti s historickým vývojem, i z vlastní iniciativy. Pohled na různé přístupy v rámci značení bylo velmi inspirativní vzhledem k praktické části, jelikož systém bývá mnohdy z mého pohledu uvolněnější v případě různorodosti materiálů a kreativnější. Dále jsem vybrala několik zemí, jejichž značení představím podrobněji, ať už proto, že se jedná o sousední státy nebo právě kvůli jisté originalitě.

3.1 ZNAČENÍ V EVROPSKÝCH ZEMÍCH

Způsob značení v jednotlivých státech Evropy je poměrně rozdílné a od značení na našem území se značně odlišuje. Mnohdy není provedení zcela spolehlivé, takže se může stát, že dosáhneme jiného cíle, než který jsme si původně plánovali. Přestože některé státy náš systém převzaly, objevují se i zde drobné rozdíly.

Podle dostupných informací [3] lze obecně značení evropských zemí rozdělit do čtyř skupin podle vzhledu značek, ovšem provedení a umístování směrovek je pro každou zemi specifické, navíc v některých státech jsou malované značky pouze doplňkovým značením, protože trasy jsou označeny plastovými či kovovými směrovkami bez textu.

První skupinou jsou státy používající dvoupásové značení. Objevuje se v přímořských státech západní Evropy – Francii, Španělsku a zemích Beneluxu.

Druhá skupina využívá tvarového značení, které se skládá z různých geometrických tvarů, jako jsou trojúhelníky, čtverce a kříže; nalézt tyto značky můžeme v Německu a Řecku.

Česká republika se řadí do třetí skupiny společně s ostatními zeměmi střední a východní Evropy, kde je značení klasické třípásové (okrajové bílé upozorňovací pásy a středový pás s vedoucí barvou).

Naprosto odlišné a specifické je pak značení ve Velké Británii, jednotlivých skandinávských zemích a zemích bývalé Jugoslávie.

3.1.1 Slovensko

Značení na Slovensku je ve své podstatné části velmi podobné našemu, samozřejmě díky dlouhé společné historii a vývoji. Hojně se vyskytují třípásové značky a v menší míře i značky tvarové. S výjimkou některých lokalit ovšem nerozlišují regiony a na značení není dostatek financí.

Podstatný rozdíl, který jsem objevila, je pouze jednotka na směrovce, udávající vzdálenost k danému cíli. Zde je totiž uvedena v hodinách, zatímco my jsme zvyklí na kilometry. Důvodem je mnohdy obtížný horský terén, kde je přínosnější časová hodnota. V poměrně častých případech ale hodiny odpovídají spíše tempu zkušených sportovců než běžných turistů. Naopak jako pozitivum je určitě uvedení čísla trasy na směrovce, které velmi napomůže při plánování tras. ČR tato čísla neudává.

Lyžaři využívají především trasy pro pěší, existují však i pro ně speciální značky, které mají oranžové upozorňovací pásy. Značení cyklotras provádějí odlišné organizace v závislosti na tom, o jaký typ trasy se jedná. Terénní trasy značené delší značkou se žlutými pruhy má na starosti Klub slovenských turistov a silniční trasy označené čtvercovou značkou spravuje Slovenský cykloklub. [3]

Cyklotrasy se dělí na silniční a terénní v závislosti na typu terénu, každopádně v drtivé většině převažují trasy silniční. Jednotně se značí písmenem C ve čtverečku stejné barvy. Občas je k vidění i pásové značení jako v ČR, například v okolí Zlatých Moraviec.



Obr. 29 – Směrovky pro cyklisty na Slovensku

3.1.2 Polsko

Pěší značení v Polsku je podobné jak u nás – třípásová značka s dvěma bílými a prostředním barevným pásem; ovšem používanými barvami je červená, modrá, zelená, žlutá a černá. V obtížnějších místech barevné pásy naznačují i směr cesty, což poznáme podle připojeného bílého vykřičníku. Na kratší vycházkové úseky se využívají značky tvarového

charakteru – narazit na ně můžeme v blízkosti středisek, kde už je značená síť velmi hustá. Naučné stezky mají vlastní značku bílého čtverce s úhlopříčným barevným pásem.

Každá trasa je vybavena i směrovkami s údaji o místech – nejbližší nahoře a v hrotu směrovky nese symbol trasy. Jednotky údajů se liší dle trasy – nížinné mají vzdálenosti uvedeny v kilometrech, horské trasy v hodinách. Tabulky místního názvu jsou poté žluté s černým textem – název a nadmořská výška místa.

V rámci cyklistického značení se, v závislosti na tom, zda se jedná o mezinárodní či regionální trasu, používají odlišné barvy. Značka je bílá, ovšem v případě mezinárodní trasy má zelené orámování. V horní části je symbol kola a pod ním písmeno R s číslem trasy. Ve spodní části je standardně barevný pruh, ovšem mění se i na šipku nebo kruh v případě začátku či konce trasy. [3]



Obr. 30 – Příklad značení v Polsku

3.1.3 Francie

Značení ve Francii je specifické především tím, že není na celém území stejné. Ve francouzských Alpách se setkáme s jiným značením než v Pyrenejích. V závislosti na konkrétní části Francie se objevují dva styly značek – klasické dvoupásové, ovšem na území Vogézy se setkáme spíše s tvarovými značkami charakteristickými pro Německé území. V Bretani je ovšem použit věru zvláštní způsob – hlavní cesty signalizují pouze maličké značky, ovšem ke statkům vedou obrovská značení.

Najdeme zde tři typy značení: dálkové, regionální a místní. Samotné trasy jsou popsány v průvodcích, které obsahují i části map s informacemi. Dálkové a regionální dvoupásové značky se liší pouze barvou – dálkové trasy mají horní pás bílý, regionální žlutý. Oproti našim značkám jsou však mnohem užší. Při změně směru se používá šipka a na počátku odbočky je přes značku bílý nebo žlutý šikmý pruh. Především u dálkových tras jsou nad značkou ještě štítky s informací o druhu trasy. Místní trasy se liší tvarem značky – jednopásová se žlutou, modrou, zelenou či černou barvou. Na rozcestí se může objevit značka pro nesprávný směr, kde jsou zobrazeny zkřížené pruhy dvou barev. Na směrovkách

jsou u názvů jednotlivých cílů piktogramy s důležitými informacemi a vzdálenost k nim je uvedena v kilometrech.

Lyžařské značení je modré a obsahuje údaj o délce a, pokud existuje, i název trasy. Cyklistické značky mají tvar dvou kruhů nad sebou s trojúhelníkem, odlišení je barevné – místní trasy jsou hnědé, trasy vedoucí národními parky naopak hnědé. [3]



Obr. 31 – Ukázky turistického a cyklistického značení ve Francii

3.1.4 Rakousko

Spolupráce s Rakouskem nebyla nikdy, co se týče vyznačování, nijak úspěšná – první trasy od nás přes hranice byly zavedeny až po roce 1989. Systém značení zde kvůli působení několika různých spolků není úplně jednotný. Především v Alpách by bylo dobré mít, z hlediska návaznosti, značení obdobné se švýcarským. Obecně se ale pěší značení dělí podle terénu na nížinné, vedoucí městy a přilehlými lesy, a horské. Snadné, nijak náročné trasy mají modré kolečko; červené kolečko již vyžaduje nějaké vysokohorské vybavení, tudíž i zkušenosti s pohybem ve vysokých horách.

Specifikací jsou rovněž i čísla tras umístěná uprostřed značky, podle kterých lze určit, zda se jedná o trasu místní, regionální nebo dálkovou protínající celé území. Vzhled je klasický se třemi pásy, ale barevné jsou okrajové pruhy a střední je bílý. Mimo tyto značky se používají i žluté směrovky bez časových údajů. Zmíněné nížinné trasy mají třípásovou značku jako u nás s barvou uprostřed a značením v kilometrech, kdežto u horských tras se vzdálenosti uvádějí v hodinách. [3]



Obr. 32 – Ukázky značení v Rakousku

3.1.5 Velká Británie

Turistické trasy mají ve Spojeném království dvojí označení - v Anglii a Walesu se setkáme s názvem “National Trails”, ve Skotsku s termínem “Long Distance Routes”. Rovněž označení je dvojího typu, a to buď se symbolem žaludu v prvním případě, či bodláku. Značením se, oproti naší zemi, zabývá mnoho organizací, a užívá se tedy i řada nestandardních značek a tabulek. Velmi se mi líbí, že většina prvků je ze dřeva - ať se jedná o tabulky, či celé rozcestníky. Na směrovkách nalezneme druh trasy a v mnoha případech i informace o místech na trase a jejich vzdálenosti. V Anglii a Walesu se užívá především šipek umístěných čelně, které v případě přímého směru směřují hrotem vzhůru. Barevnost zde také hraje svou roli: žlutě jsou vyznačeny trasy vedoucí po pěšinách a červeně trasy po vedlejších komunikacích, kde je ovšem možné setkat se i s motorovými vozidly. Na některých místech se vyskytují bílé šipky a občas se k vyznačení trasy používají tabulky s bílou kráčející postavou na tmavě zeleném pozadí. Výjimkou samozřejmě nejsou ani hipotrasy.

Pro plánování trasy se zjištěním všech informací o náročnosti, zajímavých místech, památkách a dalších podrobnostech pomůže webová stránka www.nationaltrail.co.uk, která nabízí přehled všech tras Anglie a Walesu.

Co se týče značení pro cyklisty, je rovněž na vysoké úrovni v případě velkého počtu tras. Samotné značení má podobu modrých plastových směrovek s bílým textem a symbolem kola s číslem či názvem konkrétní trasy. [3]



Obr. 33 – Ukázky značení v Anglii a Walesu



Obr. 34 – Ukázky značení ve Skotsku

3.1.6 Dánsko

Pěší trasy jsou lemovány dřevěnými hranoly, na které se umísťují modré čtvercové značky s piktogramem chodce a pod ním bývá název trasy. Změnu směru označuje bílá šipka umístěná samostatně na tabulce pod značkou. Naopak směrovky jsou připevněny na stojanu z ocelové trubky. Barevně jsou totožné, pouze na konci se udává symbol druhu trasy a nahoru název.

Najdeme zde rovněž různé druhy tras cyklistického značení: mezinárodní, národní, regionální a místní. Jsou velmi podobné pěšímu turistickému značení, také se umísťují na dřevěné hranoly a mají modrou barvu, pouze piktogram má podobu cyklisty a v rámečku je uvedeno číslo trasy. [3]



Obr. 35 – Značení v Dánsku

3.1.7 Finsko

Vzhledem ke geografickým údajům v rámci rozlohy země a množství obyvatel je zřejmé, že znalosti práce s mapou a kompasem jsou zde nepostradatelné. Samo značení zřetelně uvádí pomocí symbolů rozdělení podle obtížnosti a případné potřeby vybavení. Setkáme se tak se třemi typy tras v závislosti na schůdnosti trasy, množství výškových rozdílů a rizikových faktorů ovlivněných počasím. Nejsnadnější trasy jsou značeny modrým kruhem, obtížnější červeným čtvercem a nejnáročnější značí černý trojúhelník.

Dobrym pomocníkem při plánování je i označení vybavenosti trasy pomocí písmene. Zde je brán v úvahu terén, počet odpočinkových míst a množství značek s případnou nutností mapy a kompasu. "A" značí dobré vybavení - a v případě kombinace se zeleným kruhem je trasa vhodná i pro tělesně postižené a invalidy; trasy "B" jsou středně vybavené a nakonec písmeno "C", jež je v terénu označeno pouze výchozími body.

Samotné značky jsou tvarové v různých barvách, směrovky mohou mít různá provedení, i když většinou jsou dřevěné se vzdáleností v kilometrech. Vyskytuje se i velké množství piktogramů - od informačních přes příkazové až po zákazové. [3]



Obr. 36 – Ukázka značení ve Finsku

3.2 ZNAČENÍ V USA

Alespoň okrajově se zmíním i o značení v USA. Turistika je zde velmi oblíbená, obecně známá jako “hiking” nebo v případě vícedenního pobytu v přírodě “backpacking”. Vzhledem k velikosti rozlohy Spojených států se zde nachází dlouhé trasy měřící několik stovek, některé i tisíců kilometrů. Na zdolání celé takové trasy je třeba počítat s časem v řádech měsíců, ovšem většina cestovatelů dává přednost pouze jejím částem. Trasy mají své oficiální webové stránky, které poskytují dostatečné množství informací, podle kterých je možné cestu naplánovat a nalezneme zde i tipy ohledně výbavy potřebné na cestu.



Obr. 37 – Příklad informačních tabulí v USA

Většina národních či státních parků je velmi dobře značena, většinou se jedná o naučné stezky. Na začátku tedy nechybí mapa s informací s počtem mil celé trasy a průměrným časem potřebným na její zdolání. V lese bývají položena prkna, často navíc svázaná provazy. [20] Samotným značením je mnohdy hromádka kamení, která nás upozorňuje na výskyt cesty. Jedná se o tzv. kamenné mužiky (rock cairns), což je jeden z nejstarších způsobů značení cest. Sloužily k orientaci v terénu, který nebyl jinak značen, dnes se užívá

jen doplňkově - tvoří jej samotní turisté, ovšem v případě nepříznivého počasí nebo mlhy může být velmi užitečný. Najdeme je po celém světě v různých typech terénů, ovšem největší zastoupení tohoto druhu značení je právě v Americe.



Obr. 38 – Rock cain (kamenný mužik)

Zdroj [21] uvádí, že nejznámější turistickou stezkou je bezesporu legendární Appalachian National Scenic Trail (Appalačská stezka) vedoucí podél Appalačského pohoří na východě Spojených států od Maine do Georgie, což je téměř 3500 km. Vybudována byla již ve 20. a 30. letech 20. století. Trasa je vyznačena v obou směrech bílými pásy na stromech či skalách, na některých místech jsou pro lepší orientaci i kamenní mužici. Nachází se zde i nespočet bočních tras označených různými barvami a tvary.



Obr. 39 – Značení Appalachian National Scenic Trail

Ještě delší je Pacific Crest Trail (Tichomořská hřebenová cesta), přes 4200 km, táhnoucí se především horskými oblastmi s minimem silnic od mexických hranic až do Kanady



Obr. 40 – Značení „Pacific Crest Trail“

4. CYKLOTRASY

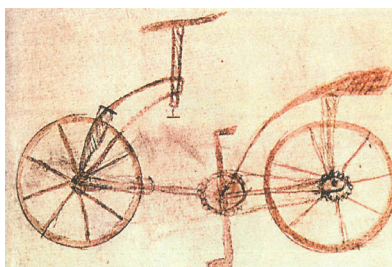
Při pátrání a hledání dostupných informací o cyklistice bylo nemožné si nevšimnout, že naprostá většina, ať už periodik či různých doprovodných tiskovin a materiálů, má žlutou barvu. Značení v ČR je ve žlutém provedení, ale v zahraničí je odlišné. I nejznámější cyklistický závod Tour de France používá žlutou, v průběhu závodu má nejrychlejší jezdec žlutý trikot, značící nejlepšího.

4.1 HISTORIE CYKLISTIKY

Vyprávění o cyklistice musíme začít od úplného začátku, tedy vynálezu bicyklu, který byl samozřejmě podmíněn vynálezem kola. Kolo jako takové vynalezli Sumerové již 2500 let př.n.l. a na kresbách nalezených roku 1350 př.n.l. v hrobce egyptského vládce Tutanchamona je již zobrazeno zařízení poháněné odražením nohou od země.

4.1.1 Vývoj jízdního kola

„Jízdní kolo neboli bicykl je jednostopé vozidlo poháněné silou lidských svalů.“ [22] Myšlenka o zrekonstruování funkčního jízdního kola se nevyhnula ani známému italskému renesančnímu umělci Leonardu da Vinci, jenž dokládají náčrty z roku 1492. Bohužel, stejně jako většina jeho převratných myšlenek, byly na svou dobu natolik moderní, že zůstávaly nepochopeny a nerealizovány.



Obr. 41 – Náčrt jízdního kola od Leonarda da Vinci

Zmínky či obrazové znázornění prostředku poháněném lidskou silou se objevovaly poměrně často: kresba na okně anglického vesnického kostelíka (Stoke Poges – 1643), stroj norimberského hodináře Johana Hautze (1650) či francouzský vynález z roku 1791, tzv. rychloběžka – „célerifera“. Velké pozdvižení způsobil svým vynálezem uralský nevolník Artamov, který se na slavnostním průvodu při korunovaci ruského cara Alexandra I. v roce 1801 pohyboval na stroji již vybaveném šlapadly. Jelikož vynálezy byly stále velmi novátorské, doplatily na nepochopení současníků a potkal je osud stejný jako u předchozích pokusů. [22]

Za vynálezce kola je tedy považován německý baron Karl Friedrich Drais von Sauerbronn, který si roku 1817 nechal zapsat patent na dopravní prostředek s rámem a dvěma koly, které tehdy ještě postrádalo pedály, tudíž jezdec se pohyboval odstrkáváním. Popis vystihl tehdejší kronikář: *„Na těžkém dřevěném podstavci, opatřeném rovněž dvěma dřevěnými koly jest připevněná poduška mající představovat sedadlo. Ruce jezdcovy spočívají při jízdě na tyči, jíž lze řídit přední kolo. Aby se tento stroj uvedl do pohybu, nutno se odrážet nohama od země. Lze si představit, že jízda na tomto těžkém stroji, silně se otřásajícím při každém nárazu, není žádným požitkem.“* [22]

Název dostal podle svého vynálezce Draisina, neboli drezína. O jeho prvenství se ovšem vedou spory, protože podobné stroje se objevovaly i v Anglii či Francii. I přes nedokonalost a velkou vynaloženou sílu jezdce se ale drezína rozšířila do celého světa, ovšem její sláva nepřesáhla 10 let. *„Draisina se objevila i u nás v Čechách kolem roku 1820 a náš obrozenecký básník Jan Kollár jí dokonce věnoval několik veršů v díle „Slávy dcera“.* [22]

V roce 1840 opatřil skotský kovář stroj pohonem zadních kol, roku 1845 byla zase připevněna klika se šlapadly na přední kolo. Kolu se říkalo „kostitřas“ (angl. „boneshaker“) pro nepohodlnou jízdu. Patent byl vydán až v roce 1863 pro Francouze Sierra Michauxe, který později přidal i brzdy a stroj nazval „vélocipede“. Byl rychlejší než Draisina, což dokázal vítězstvím při závodě na 1200 m v blízkosti Paříže. Tento úspěch přinesl zakázku pro Evropu i Ameriku a dala vzniknout továrně na jízdní kola Michaux & Lallement. Ze sportovního náčiní se stal masově oblíbený dopravní prostředek. Dřevěné rámy byly nahrazeny železnými, začíná vycházet cyklistický časopis „Le Velocipède illustré“ a začínají se pořádat různé závody. Objevují se první rychlejší vysoká kola, kde přední kolo mělo průměr až 150 – 200 cm.

Vývoj kola nakonec došel až do podoby, jakou známe dnes – *„Průměr předního kola se velice blížil průměru zadnímu a pohon obstarávaly, pedály, kliky, řetěz a ozubená kola.“* [10] Samozřejmostí byly již i pneumatiky plněné vzduchem (1890, John Boyd Dunlop). Pro sportovce, zvyklé na vysoká kola, byla tato forma zpočátku nepochopitelná, ovšem záhy se ukázalo, že je kolo nejen bezpečné, ale i rychlé. Zanedlouho se již těšilo obrovské oblibě u pánů, dam i dětí; využívalo se na cesty do práce a našlo si své místo i v turistice. Cyklistika zažila velký rozvoj, propadla jí velká část tehdejších sportovců, kola se vyvíjela a zlepšovala a vznikaly první cyklistické kluby. Existovala nabídka hojně navštěvovaných jízd na cvičištích, kde se nacvičoval výskok a seskok na vysoká kola, jízda v kruhu či volná, střední a rychlá.



Obr. 42 – Cyklisté v 19. stol.

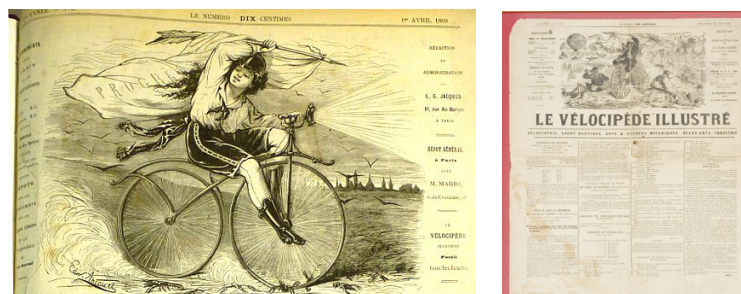
Počátky cyklistiky na našich silnicích však nebyly snadné. Objevily se i zprávy o napadení cyklistů lidmi či zvířaty, především pobíhajícími psy, kteří na ně byli poštváni.

Problémy znamenaly i pro ženy, které v tehdejších dlouhých sukních měly jisté problémy především při závodění. Využití „mužského“ oblečení se setkalo i s vlnou kritiky a tvrzením, že „dámy jezdí a hlavně závodí z ješitné marnivosti, právě proto, že jest tak vábivé, objeviti se ve fešném dresu, zvítěziti a kliditi potlesk obecenstva“ [2]. Pro snadnější nastupování a jízdu bylo vyrobeno dámské kolo s nízkým rámem, jakož i sítky proti zaplétení sukně do drátů kola. Trvalo ale dlouhou řadu let, než se oblečení mužů a žen přiblížilo alespoň vzhledově.

4.1.2 První publikace

Le Velocipède illustré

Tyto francouzské noviny vycházely jako čtrnáctideník v letech 1869 – 1872. V té době probíhal ve Francii doslova boom v jízdě na kole. Noviny zaujaly smyslnou dívkou v tiráži, která se každým vydáním měnila. Hlavní náplň periodika byla poměrně rozsáhlá – kromě cyklistiky a vodních sportů zde byly články i o výtvarném umění a průmyslu. Zajímavý je bezesporu marketing propagace, protože k prvnímu výtisku byl uspořádán silniční závod.



Obr. 43 – Ukázka novin *Le Velocipède illustré* (1869) a (1870)

Časopis Cyklista

V Čechách se vydával od roku 1885 časopis Cyklista. „...byl na svou dobu nesmírně progresivní, přinášející nepřehledné množství informací, týkajících se přípravy na cesty, tréninku před cestou, oblečení, občerstvení a dalších. Cykloturisté zde našli i seznamy doporučených staničních hostinců.“ [2] Byly zde i inzerce výrobců a prodejců velocipédů, cyklistických doplňků a oblečení, ale i pojišťoven a fotografických aparátů.



Obr. 44 – Obálky časopisu Cyklista z roku 1932, 1933 a 1935

4.2 CYKLISTIKA DNES

Cyklistika se díky zvyšující se životní úrovni a volnému času stala velmi populární, také i díky vývoji technického vybavení a použitých materiálů. Můžeme ji rozdělit do několika skupin dle účelu: cyklodoprava, neboli přeprava na kole, každodenní jízda např. do zaměstnání, kde je kladen důraz na co nejkratší trasy, časovou nenáročnost a jízdu bez problémů. Dále sportovně rekreační cyklistika, kterou můžeme ještě rozlišit na silniční a terénní. Silniční cyklistika se vyznačuje skupinou cyklistů, pro které je důležitá vyšší rychlost a kvalitní povrch, naopak terénní cyklisté jezdí v terénu mimo vozovku. Konečně cykloturistika, která požaduje atraktivní prostředí a bezpečnost. Věková rozmanitost, stejně jako rychlost a vzdálenost záleží na individuální zdatnosti cyklisty. [24]

4.2.1 Značení

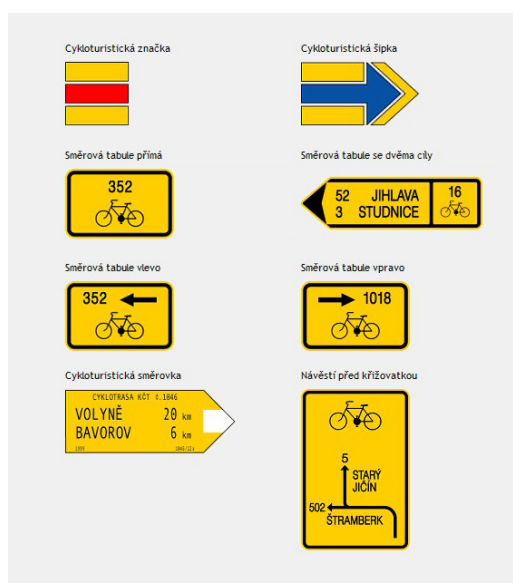
Po roce 1989 byl zaznamenán obrovský rozvoj rekreační cyklistiky, což vedlo ke snaze různých organizací, úřadů měst i obcí hojně vytvářet různé stezky určené pro cyklisty. KČT

také začal spolupracovat na metodice značení a následně vytvořil rozsáhlý systém cyklistických tras. Spolupráce s Centrem dopravního výzkumu znamenala, že toto značení je zahrnuto ve vyhlášce o provozu na pozemních komunikacích.

Značení má dvojí způsob, záleží na typu komunikace, po které trasa vede – veřejné a místní komunikace, jako jsou silnice a ulice, nebo komunikace účelová typu zemědělská, polní či lesní cesta. Vždy ale značení musí být viditelné alespoň ze vzdálenosti 30 m, nesmí být překryto žádnými objekty (stromy, sloupy, reklamy) a samozřejmě musí být jednoznačné, výstižné a úplné. [3]

Značení – veřejné komunikace – používá se silniční značení, které je součástí běžného dopravního značení, používají se spíše nereflexní verze značek. Prvky jsou menší a na žlutém podkladě o rozměru 300 x 200 mm s černým textem. Obsahují číslo příslušné CT a symbol kola, pokud je potřeba označit změnu směru, je zde i černá šipka. I v cykloturistice jsou informační místa se speciálními směrovkami, opět žluté s černým textem, s číslem trasy a šipkou. Text je v jednom nebo ve dvou řádcích a vzdálenější místo je na horním řádku, vzdálenost je uvedena vždy v kilometrech.

Značení – účelová komunikace – užívá se pásové cykloturistické značení, stejně tak i u velkoplošných území přírody, jako jsou národní parky. Značka je velmi podobná klasickému pěšímu značení, ovšem liší se délkou – tyto značky jsou dlouhé 140 mm a mají žluté vnější pásy. Užívá se i šipek, opět prodloužených, a text v jednom, či ve dvou řádcích. [24]



Obr. 45 – Ukázka cyklistických značek a směrovek

4.2.2 MTB trasy

Jedná se o speciální trasy určené pro horská kola. V České republice zatím neexistuje jednotný systém značení MTB tras, přestože trasy pod tímto názvem se u nás hojně vyskytují. V zahraničí mají svůj vlastní systém značení již zaveden, u nás se zatím stále jen o vytvoření diskutuje.

K vyhledávání tras poslouží stránka mtbmap.cz, kde je možné zadat různé požadavky a dle zvolených parametrů se zobrazí vhodné trasy. Po vizuální stránce je jistě co dohánět, web nevypadá příliš atraktivně a mohl by být zpracován lépe a přehledněji.

4.2.3 Cyklistické akce

Tour de France

Bezesporu největší událostí z oblasti cyklistiky je tento každoroční etapový závod. Koná se pravidelně od roku 1903, výjimkou byla pauza v období války. Jezdci během tří týdnů urazí přes 3500 km v rozmanitých tratích vedoucí rovinatých silnic přes zvlněné profily s menším převýšením až po horské přejezdy Alp a Pyrenejí.



Obr. 46 – Snímek závodníka během Tour de France z roku 1913

Bicycle Music Festival

Jednodenní hudební festival, konaný každoročně v San Franciscu, který slouží zároveň jako propagace ekotopie⁵ a cyklistické kultury. Hudebníci kupříkladu hrají přímo na kolech nebo se využívá šlapacích generátorů k napájení techniky.

5 ideologický směr, který se snaží vytvořit naprostý soulad mezi člověkem a přírodou bez technických vymožeností



Obr. 47 – Plakáty festivalu Bicycle Music Festival z roku 2009 a 2012

Bike Music Fest

Neboli nejtěžší závod v Pasekách spojený s hudebním festivalem. Jedná se o závody konající se na našem území. Jsou zde dvě etapy – orientační maratón, kdy jezdec dostane turistickou mapu a snaží se v daném časovém limitu projet co největší počet kontrol umístěných na trati. Druhou disciplínou je tzv. výjezd, kde se hodnotí, jak vysoko dokáže soutěžící vyjet pod sedačkovou lanovkou.



Obr. 48 – Plakát Bike Music Fest

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5. INFORMAČNÍ SYSTÉM CYKLOSTEZKY

Pro praktickou část mé bakalářské práce jsem si vybrala tvorbu informačního systému cyklostezky. Po počátečních úvahách, zejména během výběru lokality, jsem si zvolila tu, která je mi nejbližší a znám ji nejlépe. Dodatečně musím tuto volbu velmi ocenit, protože bylo jistě mnohem jednodušší a také příjemnější pracovat s lokalitou, ve které žije člověk celý život a dokáže se v ní bez problémů orientovat. Mou snahou bylo vytvořit materiály, které by nesloužily pouze suše k předávání informací, ale samy o sobě působily atraktivně a dodávaly lokalitě pozitivnější nádech. Většina dostupných prospektů a informací pro turisty je v naší oblasti pojatá sice přehledně, ale velmi jednoduše. Již při psaní teoretické části jsem měla pocit, že se tento, leč fungující, tak chladný přístup pokusím rozbít. Díky poznatkům vzešlým ze studia značení v zahraničí jsem nabyla dojmu, že třeba i použití odlišných materiálů může znamenat posun vpřed. Zde vznikla také myšlenka ilustrované mapy jakožto výchozího bodu práce. Samotná příprava podkladů pro mne, jakožto grafického designéra trávícího většinu času za počítačem, byla příjemná, protože jsme s přáteli podnikali dlouhé výlety po okolí, na kterých jsem pořizovala fotografie důležité k dalším krokům.

Lašská brána Beskyd

Jedná se o malou oblast ležící na severovýchodě Moravy, kterou tvoří města Kopřivnice, Štramberk, Příbor a Hukvaldy. Název je odvozen od jejich polohy, jež se nachází v podhůří Beskyd a vytváří tak pomyslnou vstupní bránu do tohoto pohorí. Nachází se zde velké množství atraktivních míst, která stojí za to navštívit.

Kopřivnice, které se přezdívá automobilové město, je silně spjata se značkou TATRA, jejíž historie se zde začala psát a továrna funguje do dnešních dnů. Najdeme zde také rodný dům olympijského vítěze Emila Zátopka či malíře Zdeňka Buriana. Štramberk, jež je v mnoha publikacích nazýván Moravským Betlémem, na sebe již z dálky upozorňuje pozůstatkem hradu Trúbou tyčící se na kopci. Je zde i jeskyně, která v 19. stol. vydala svědectví o pravěku, když zde byl nalezen zlomek spodní čelisti neandrtálského dítěte. Stále je rozšiřována i botanická zahrada a kamenný labyrint s amfiteátre a oku ulahodí i krásné roubenky. Příbor platí za rodiště vynikajícího Sigmunda Freuda. Hukvaldy, nabídnou poměrně zachovalou zříceninu hradu, oboru s muflony nebo sochu Lišky Bystroušky, která platí za největší atraktivitu zdejší oblasti stejně jako známý skladatel Leoš Janáček. Oblast tedy nabízí poměrně slušnou škálu vyžití, o čemž svědčí i Lašská naučná stezka protínající Kopřivnici a Štramberk.

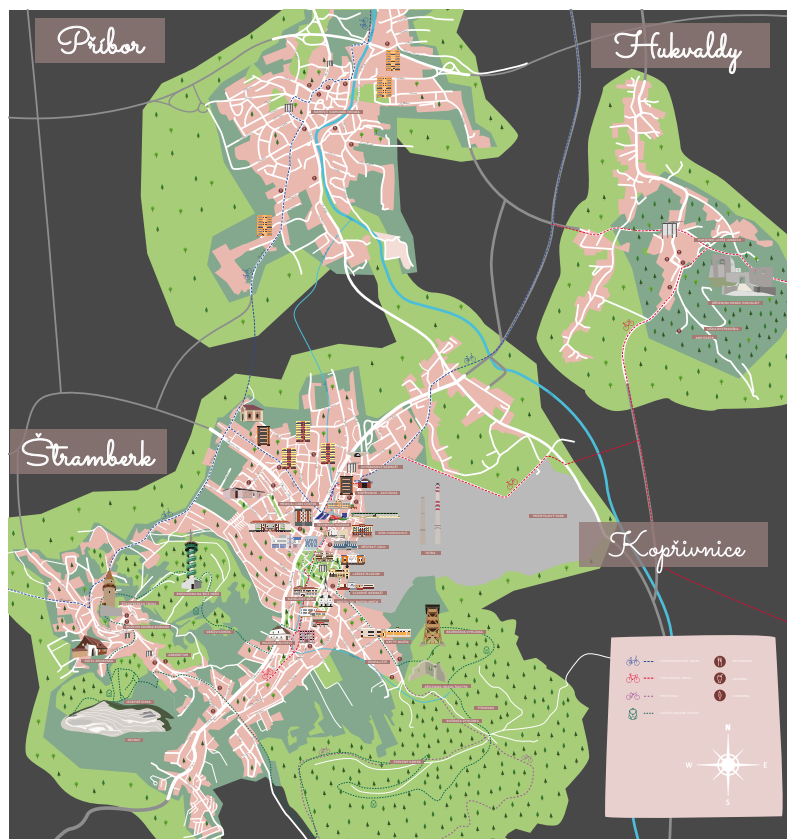
5.1 MAPA

Podklad vychází z reálného plánu, který jsem kvůli přehlednosti zjednodušila a zakreslovala pouze větší a důležitá místa. Celé město je následně ohraničeno, takže na tmavém podkladě navozuje dojem samostatných ostrovů, jež vzájemně propojují silnice a cyklistické stezky.

Jak jsem již zmínila, pořídila jsem velké množství fotografií, které mi sloužily jako předloha k vytváření jednotlivých ilustrací. Nevybírala jsem pouze památky, tvořila jsem i všemožné stavby, objekty a panelové domy. Najdeme zde tedy úřad, lékařské centrum, kostel, muzea, hasičskou zbrojnicí a mnoho jiných. Z tohoto důvodu jsem přece jen kvůli odlišení “obyčejných” staveb vytvořila i popisky. Je zde použit jednoduchý bezpatkový font Globber, který doplňuje geometrické ilustrace. Do kontrastu jsem zvolila písmo čistě ručního charakteru u názvů ulic. Rovněž jsou zakresleny i okruhy jednotlivých cyklistických, cykloturistických, MTB tras a Lašské naučné stezky. Nesnažila jsem se vytvářet nové stezky, ale vyzdvihnout ty stávající. Řešila jsem i vhodné umístění a natočení jednotlivých budov, nicméně většina je zobrazena čelně.



Obr. 49 – Postup při tvorbě ilustrací



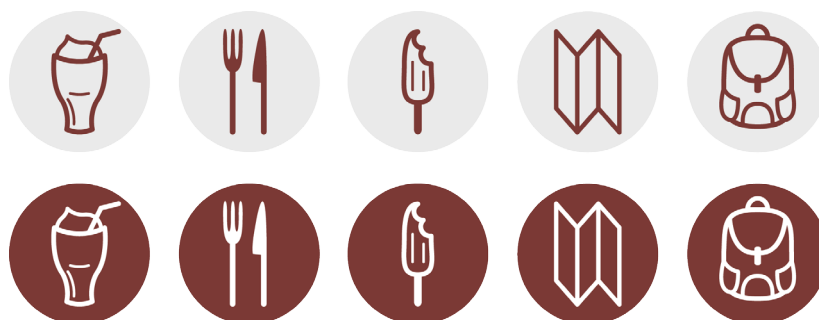
Obr. 50 – Mapa Lašské brány Beskyd



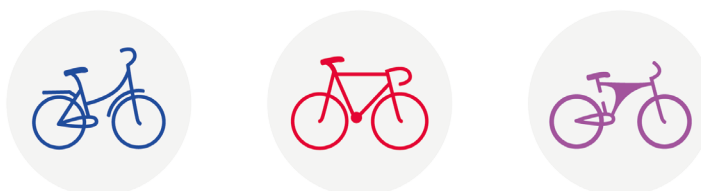
Obr. 51 – Detail mapy

5.2 PIKTOGRAMY

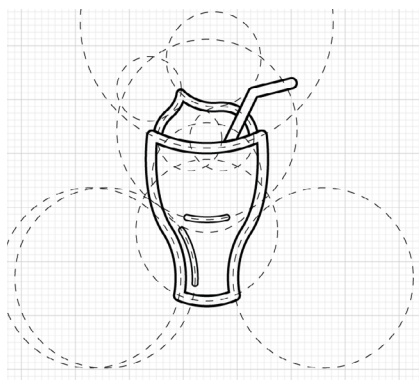
Vytvořila jsem dvě sady piktogramů. Jedna sada je použita na mapě, kde znázorňují určité služby (restaurace, cukrárna) a označují typ značené trasy (cykloturistická, cyklistická, MTB trasa, Lašská naučná stezka). Další jsou použity na směrovkách, kde symbolizují určitou paměťihodnost. U složitějších tvarů jsem využívala vodítka založená na základních geometrických tvarech, která zajistila plynulost a návaznost jednotlivých křivek. Druhá sada je tvořena pouze linkou a vychází z ilustrací použitých na mapě.



Obr. 52 – Piktogramy (kavárna, restaurace, cukrárna, infocentrum, Lašská naučná stezka)



Obr. 53 – Piktogramy (typ cyklotrasy)



Obr. 54 – Ukázka způsobu vytváření piktogramu



Obr. 55 – Ukázka piktogramů budov v lince

Směrovky

Ačkoli jsem netvořila celý systém se samostatnými značkami, pro lepší orientaci ve městě a v celé oblasti je třeba použít směrovky, které jsem opět doplnila piktogramy. Zvolila jsem dřevěné směrovky, které dle mého názoru působí velmi elegantně a čistě.



Obr. 56 – Ukázka směrovky

5.3 MOBILNÍ APLIKACE

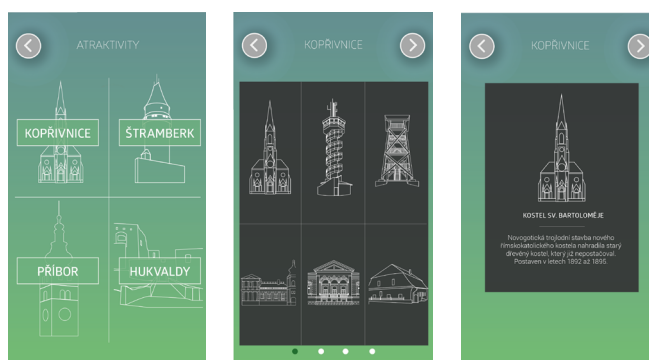
Aplikace zastupuje tištěného průvodce – návštěvník se může v oblasti bez problémů orientovat a najde zde vše potřebné, ať se jedná o tip na výlet, konkrétní trasu či historii a zajímavosti daného místa. Po spuštění aplikace naběhne úvodní obrazovka, přes kterou se kliknutím dostaneme do hlavního menu. Zde je možné vybrat si z nabízených možností:

1. O LAŠSKÉ BRÁNĚ – krátký text popisující oblast, jsou zde uvedeny i telefonní čísla na informační centra jednotlivých měst
2. TRASY – zde je nabídka přednastavených okruhů po zajímavých místech
3. ATRAKTIVITY – dostaneme se do nabídky, ze které je možný výběr města, po jeho zvolení se přesuneme na seznam atraktivit konkrétního města, které si můžeme rozkliknout a přečíst si informace
4. MAPA – dostaneme se na mapu, po které se můžeme pohybovat a kliknutím na budovu se zobrazí informace, v případě restaurace jsou k dispozici i recenze a zkušenosti předchozích zákazníků

Při tvorbě aplikace bylo třeba neustále myslet na jednoduchost s rychlou možností kroku zpět. Barevnost je velmi výrazná, aby korespondovala s bílými liniemi ilustrací. Nepoužívám zde, stejně jako v celé práci fotografie.



Obr. 57 – Mobilní aplikace (úvod, hlavní menu, informace, mapa, kliknutí na památku)



Obr. 58 – Mobilní aplikace (atraktivity, rozkliknutí)

ZÁVĚR

Za účelem vytvoření informačního systému cyklostezky jsem se v první části této práce věnovala průzkumu turistických informačních systémů. Popsala jsem jejich druhy, historii a vývoj značení i samotné turistiky. Zmínila jsem i vývoj kartografie a dalších turistických prvků. Provedla jsem průzkum současných systémů s podrobným výkladem značení turistického, lyžařského, jezdeckého a vozíčkářského a nezapomněla jsem ani na naučné stezky a piktogramy. Dále jsem provedla průzkum značení v evropských zemích a USA. Poslední část teoretické práce jsem věnovala cyklistice a cyklotrasám.

Tato rešerše mi velmi pomohla při práci na praktické části, kde jsem mohla využít získané informace a vyvarovat se případných chyb, například při tvorbě mapy. Snažila jsem se, aby byla funkční, ale zároveň kreativní a pro diváka přitažlivá. Dále jsem v praktické části vytvořila piktogramy a návrh mobilní aplikace.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

PJR	Pohorská jednota Radhošť
KČT	Klub českých turistů
KČST	Klub československých turistů
NS	Naučná stezka
CT	Cykloturistická trasa
TMN	Tabulky místního názvu
ISOTYPE	International System of Typographic Education

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- [1] GUTH-JARKOVSKÝ, Jiří Stanislav. *Turistika: turistický katechismus*. Praha: Baset, 2003. ISBN 80-86223-99-X.
- [2] VODĚROVÁ, Hana. *Historie turistiky v Plzeňském kraji*. Plzeň: RegionAll, 2011. ISBN 978-80-904310-4-1.
- [3] *Učební texty pro značkaře, díl M - Vývoj turistického značení u nás a značení turistických tras ve většině evropských zemí* [online]. [cit. 2015-11-12].
Dostupné z: <http://www.kct.cz/cms/sites/default/files/users/user1/dokumenty/znackari/UT-M.pdf>
- [4] MONMONIER, Mark. *Proč mapy lžou*. Praha: Computer Press, 2000. ISBN 8072262386.
- [5] BLACK, Jeremy. *Obrazy světa: historie map*. Praha: Euromedia Group, k. s., 2005. ISBN 8024213982.
- [6] *Multimediální učebnice dějin kartografie* [online]. [cit. 2016-02-03].
Dostupné z: <http://oldgeogr.muni.cz/ucebnice/dejiny/>
- [7] NUSSLI, Christos. *Tabula Peutingeriana*. [online]. [cit. 2016-02-20].
Dostupné z: <http://www.euratlas.net/cartogra/peutinger/>
- [8] Charles Booth, Online Archieve [online]. [cit. 2016-02-23].
Dostupné z: <http://booth.lse.ac.uk/>
- [9] *A History of the London Tube Maps* [online]. [cit. 2016-02-29].
Dostupné z: <http://homepage.ntlworld.com/clivebillson/tube/tube.html>
- [10] *Základní pravidla značení turistických tras. 2013* [online]. [cit. 2016-02-07].
Dostupné z: <http://www.kct.cz/cms/sites/default/files/users/user1/dokumenty/znackari/prirucka-znaceni-2014.pdf>
- [11] *Koňské trasy ve Zlínském kraji*. [online]. [cit. 2016-03-04].
Dostupné z: <http://www.hyje.cz/hyje/19061/>

- [12] Hipoterapie. [online]. [cit. 2016-03-05].
Dostupné z: <http://www.hiporehabilitace-cr.com/co-je-hiporehabilitace/hipoterapie/>
- [13] ŠPIČÁKOVÁ, Hana. Hipoturistika, včera a dnes, tady a tam. [online]. [cit. 2016-03-05]. Dostupné z: http://www.utok.cz/sites/default/files/data/USERS/u24/Cla nek_Hipo_uvod.pdf
- [14] Hipotrasy. Metodologie tvorby a pilotní hipostezka [online]. [cit. 2016-03-08].
Dostupné z: <http://www.hyje.cz/hyje/25974/element/192218/download>
- [15] Co je naučná stezka. [online]. [cit. 2016-03-15].
Dostupné z: <http://www.stezky.info/obecne-o-stezkach/co-je-naucna-stezka.htm>
- [16] NOVÁČKOVÁ, Kateřina. Piktogram revival - aneb poznámky k Isotypu jsou úvahou nad Neurathem, modernismem, vizuální komunikací a piktogramy. Časopis Designum 1/2008. [online]. [cit. 2016-03-15].
Dostupné z: <http://www.vizualnikultura.cz/2008/11/21/news/piktogram-revival-poznamky-k-isotypu/>
- [17] HANZELÍKOVÁ, Lada. Otto Neurath - Vznik metody Isotype. [online]. [cit. 2016-03-15] Dostupné z: <https://otik.uk.zcu.cz/bitstream/handle/11025/6440/hanzelinova.pdf?sequence=1>
- [18] POPOVIC, John Jan. Olympic Games Pictograms. [online]. [cit. 2016-03-16].
Dostupné z: <http://1stmuse.com/pictograms/>
- [19] The Sports Pictograms of the Olympic Summer Games from Tokyo 1964 to Rio 2016. [online]. [cit. 2016-03-20]. Dostupné z: <http://www.olympic.org/>
- [20] Pěší turistika. [online]. [cit. 2016-03-03].
Dostupné z: <http://usaonline.cz/pesi-turistika>
- [21] USA: New York a střeoaatlantské státy, Nová Anglie, Washington D.C., velká jezera, Jih, Florida, Texas, Velké pláně, Skalnaté hory, Jihozápad, Kalifornie, Severozápadní Pacifik, Aljaška, Havaj. Praha: Svojtka & Vašut, 2003. ISBN 8072374508.
- [22] Historie a vývoj jízdního kola. [online]. [cit. 2016-01-20].
Dostupné z: <http://www.velocipedy-telc.cz/vyvoj/>

- [23] Vynález a vývoj jízdního kola. [online]. [cit. 2016-02-13].
Dostupné z: http://www.terlicko.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_or g=16657&id_dokumenty=91237
- [24] KLUB ČESKÝCH TURISTŮ, Rada značení. Učební texty pro značkaře, díl N – Značení cyklotras. 2007 [online]. [cit. 2016-04-15].
Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/znaceni/>

DALŠÍ POUŽITÉ ZDROJE

PELC, Martin. Německý horský spolek Beskidenverein. Těšínsko. Vlastivědný časopis. Český Těšín: Muzeum Těšínska, 2004, 47, č.3. ISSN: 0139-7605

POLÁŠKOVÁ, Jiřina a Jaromír POLÁŠEK. Historie beskydské turistiky: sto dvacet let organizované turistiky v Moravskoslezských Beskydech: turistické chaty na Frýdecko-Místecku, Třinecku a Jablunkovsku. Ostrava: Šmíra-Print, 2009. ISBN 9788090433687.

SEMOTANOVÁ, Eva. Mapy Čech, Moravy a Slezska v zrcadle staletí. Praha: Libri, 2001. ISBN 8072770780.

KADLČÍK, Zdeněk. Historie turistiky ve Zlínském kraji. Napajedla: KČT oblast Valašsko-Chříby, 2012. ISBN 9788026022114.

HRUBÍŠEK, Ivo. Osobnost a bicykl: čtení nejen pro cyklisty. Plzeň: Cykloturista, 2000. ISBN 80-902661-1-8.

SEZNAM A ZDROJE OBRÁZKŮ

- Obr. 1 Ukázka výstroje turistů na přelomu 19. a 20. stol
zdroj: [online] <http://www.kct.cz/cms/historie-kct>
- Obr. 2 Dobová pohlednice z Radhoště
zdroj: [online] <http://fulnecky.rej.cz/clanky/kultura/274-vystava-v-novojicinske-radnici-podpori-libusin>
- Obr. 3 Směrovka z nejstarší trasy značené KČT
zdroj: [online] <http://generace21.cz/>
- Obr. 4 Pohlednice s turistickými značkami 1900 – 1925
zdroj: [online] <http://www.virvudolisvratky.cz/fotogalerie/37/>
- Obr. 5 Ukázky dobových reklam v Časopisu turistů
zdroj: [online] <http://www.svatosi.cz/?p=930653>
- Obr. 6 Detail Katalánského atlasu
zdroj: [5]
- Obr. 7 Detail části Peutingerovy mapy
zdroj: [5]
- Obr. 8 Část mapy Temže
zdroj: [5]
- Obr. 9 Detail Boothova díla zobrazující část East End
zdroj: [5]
- Obr. 10 Ukázka železniční mapy na kachličkách, York
zdroj: [online] <http://www.geoffspages.co.uk/raildiary/1054.html>
- Obr. 11 Geografický plán (1930)
zdroj: [5]
- Obr. 12 Plán Harryho Becka (1933)
zdroj: [5]
- Obr. 13 Ukázka dřevěného a kovového směrovníku
zdroj: archiv autorky
- Obr. 14 Ukázky pásového značení
zdroj: archiv autorky

- Obr. 15 Ukázka značení naučné stezky
zdroj: [online] <http://www.cestyapamatky.cz/kolinsko/zahrady/naucna-stezka-zahrady>
- Obr. 16 Ukázka významových značek
zdroj: [online] www.plzenskykraj.kct.cz
- Obr. 17 Lyžařské značení
zdroj: [online] <http://generace21.cz/>
- Obr. 18 Ukázka směrovky hipotras
zdroj: [online] <http://www.npcs.cz/>
- Obr. 19 Směrovky vozíčkářského značení
zdroj: [online] <http://www.turistika.cz/>
- Obr. 20 Ukázka informační tabule
zdroj: [14]
- Obr. 21 Ukázka tagglistu
zdroj: [14]
- Obr. 22 Cedule a piktogramy Lesy ČR
zdroj: [online] <https://www.lesy.cz/volny-cas-v-lese/informacni-system-v-lese/Stranky/default.aspx>
- Obr. 23 Informační prvky z naučné stezky Sedmihorky
zdroj: [online] <http://www.ceskyrajdetem.cz/dr-cs/4083-detska-lesni-naucna-stezka-sedmihorky.html>
[online] <http://www.geohra.cz/ns/naucna-stezka/detska-lesni-naucna-stezka-sedmihorky/>
- Obr. 24 Tabule naučné stezky geologického parku
zdroj: [online] <http://marianske-lazne.webnode.cz/volny-cas/vylety/>
- Obr. 25 Ukázka z projektu ISOTYPE
zdroj: [online] <http://strabic.fr/Le-Transformateur-Marie-Neurath>
- Obr. 26 Ukázka piktogramů olympijských her v Tokiu (1964)
zdroj: [19]
- Obr. 27 Ukázka piktogramů z olympijských her v Mnichově (1972)
zdroj: [19]

- Obr. 28 Ukázka piktogramů z olympijských her v Barceloně (1992)í
zdroj: [19]
- Obr. 29 Směrovky pro cyklisty na Slovensku
zdroj: [online] <http://alex.rajce.idnes.cz/>
- Obr. 30 Příklady značení v Polsku
zdroj: [online] <http://alex.rajce.idnes.cz/>
[online] <http://www.nakoleztesina.717.cz/kontakt/o-cieszynie>
- Obr. 31 Ukázky turistického a cyklistického značení ve Francii
zdroj: [online] <http://hautes-pyrenees.ffrandonnee.fr>
[online] <http://www.free-pix.org/>
- Obr. 32 Ukázky značení v Rakousku
zdroj: archiv autorky
[online] http://www.panoramio.com/user/6353075?with_photo_id=93651740
[online] <http://pavel.venku.cz/alpy/2014/index.php?z=n>
- Obr. 33 Ukázky značení v Anglii a Walesu
zdroj: [online] <http://jalkaisin.blogspot.cz/>
[online] <http://www.visitnunney.com/index.php/travelling-by-bicycle/>
[online] <http://www.nationaltrail.co.uk/north-downs-way>
- Obr. 34 Ukázky značení ve Skotsku
zdroj: [online] <https://en.wikipedia.org/>
[online] <http://www.waymarking.com/>
- Obr. 35 Značení v Dánsku
zdroj: [online] http://www.123rf.com/photo_13292055_signs-on-a-pole-at-a-danish-hiking-path.html
[online] <http://www.pilgrimsvandring.dk>
- Obr. 36 Ukázka značení ve Finsku
zdroj: [online] <http://www.vastavalo.fi/>
- Obr. 37 Příklady informačních tabulí v USA
zdroj: [online] <http://usaonline.cz/pesi-turistika>
[online] <http://www.wilderness.net/>
[online] <http://www.ouachitamaps.com/Sylamore%20Trail.html>

- Obr. 38 Rock cain (kamenný mužik)
zdroj: [online] <http://www.appalachiantrail.org>
- Obr. 39 Značení "Appalachaian National Scenic Trail"
zdroj: [online] <http://www.appalachiantrail.org>
[online] <http://www.joesdiner.org/>
- Obr. 40 Značení „Pacific Crest Trail“
zdroj: [online] <http://www.halfwayanywhere.com>
- Obr. 41 Nákres jízdního kola od Leonarda da Vinci
zdroj: HRUBÍŠEK, Ivo. Osobnost a bicykl: čtení nejen pro cyklisty. Plzeň: Cykloturista, 2000. ISBN 80-902661-1-8.
- Obr. 42 Cyklisté v 19. stol.
zdroj: [2]
- Obr. 43 Ukázka novin Le Velocipède illustré (1869) a (1870)
zdroj: [online] <http://fr.wikipedia.org>
- Obr. 44 Obálky časopisu Cyklista z roku 1932, 1933 a 1935
zdroj: [online] <http://antikvariat-andel.cz/kniha/kol-autoru-cyklista-od-borny-list-pro-zajmy-sportu-cyklistickeho-roc-xiii-1932>
- Obr. 45 Ukázka cyklistických značek a směrvek
zdroj: [online] www.infocentrumdvurkralove.cz
- Obr. 46 Snímek závodníka během Tour de France z roku 1913
zdroj: [online] <http://ihned.cz/>
- Obr. 47 Plakáty festivalu Bicycle Music Festival z roku 2009 a 2012
zdroj: [online] <http://www.neotribes.org/events/details1322.html>
[online] <http://thebaybridged.com>
[online] <https://midfix.wordpress.com/2012/04/16/>
- Obr. 48 Plakát Bike Music Fest
zdroj: [online] <http://www.bikemusicfest.cz/>
- Obr. 49 Postup při tvorbě ilustrací
zdroj: archiv autorky
- Obr. 50 Mapa Laské brány Beskyd
zdroj: archiv autorky
- Obr. 51 Detail mapy
zdroj: archiv autorky

- Obr. 52 Piktogramy (kavárna, restaurace, cukrárna, infocentrum, Lašská naučná stezka) zdroj: archiv autorky
- Obr. 53 Piktogramy (typ cyklotrasy)
zdroj: archiv autorky
- Obr. 54 Ukázka způsobu vytváření piktogramu
zdroj: archiv autorky
- Obr. 55 Ukázka piktogramů budov v lince
zdroj: archiv autorky
- Obr. 56 Ukázka směrovky
zdroj: archiv autorky
- Obr. 57 Mobilní aplikace (úvod, hlavní menu, informace, mapa, kliknutí na pa mátku) zdroj: archiv autorky
- Obr. 58 Mobilní aplikace (atraktivita, rozkliknutí)
zdroj: archiv autorky