

**JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH**  
**PEDAGOGICKÁ FAKULTA**  
**KATEDRA TĚLESNÉ VÝCHOVY A SPORTU**



**Návrh a ověření cyklotras v bývalém vojenském  
prostoru Brdy  
(bakalářská práce)**

Autor práce: Matěj Peřka, Tělesná výchova a sport  
Vedoucí práce: Mgr. Lukáš Nový

České Budějovice, 2011

**UNIVERSITY OF SOUTH BOHEMIA**

**PEDAGOGICAL FACULTY**

**DEPARTMENT OF SPORTS STUDIES**



**Design and verification of cycle tracks in former  
military area Brdy  
(graduation theses)**

Author: Matěj Peřka

Supervisor: Mgr. Lukáš Nový

České Budějovice, 2011

## **Bibliografická identifikace**

|                                       |                                                               |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| <b>Název bakalářské práce:</b>        | Návrh a ověření cyklotras<br>v bývalém vojenském prostoru Brd |
| <b>Jméno a příjmení autora:</b>       | Matěj Peřka                                                   |
| <b>Studijní obor:</b>                 | Tělesná výchova a sport                                       |
| <b>Pracoviště:</b>                    | Katedra tělesné výchovy a sportu                              |
| <b>Vedoucí bakalářské práce:</b>      | Mgr. Lukáš Nový                                               |
| <b>Rok obhajoby bakalářské práce:</b> | 2011                                                          |

**Abstrakt:** Cílem a úkolem bylo navrhnout a v praxi ověřit cyklotrasy v bývalém vojenském prostoru Brdy. Výsledkem jsou čtyři cyklotrasy o celkové délce 274,7 km, s celkovým převýšením 6988 m. Dále jsou u jednotlivých, nově vzniklých tras uvedeny technické parametry, podrobný popis trasy a graficky zpracovaný výškový profil. Všechny trasy jsou zakresleny do map. Cílem práce je rozvoj tělesné kondice spojený s kulturně poznávací činností.

### **Klíčová slova:**

- **cykloturistika**
- **region Brdy**
- **jízdní kolo**
- **cyklotrasy**
- **mapy**

## **Bibliographical identification**

**Title of the graduation thesis:** Design and verification of cycle tracks  
in former military area Brdy

**Author's first name and surname:** Matěj Peřka

**Field of study:** Physical Education and Sport

**Department:** Department of Sports studies

**Supervisor:** Mgr. Lukáš Nový

**The year of presentation:** 2011

**Abstract:** The goal and challenge was to design and verify the cycling tracks in the former military area Brdy. The result is four cycling tracks with a total length of 274.7 kilometers, with a total elevation of 6988 m. Furthermore, for each newly generated routes, the technical features, detailed description and graphics processing track elevation profile. All tracks are shown in maps. Another goal is to develop physical fitness associated with cultural and sightseeing activities.

### **Keywords:**

- cycling
- Brdy Region
- bicycle
- cycling
- map

## Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce.

Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátorství.

V Českých Budějovicích dne

.....

podpis studenta

## **Poděkování**

Děkuji Mgr. Lukáši Novému za odborné vedení a pomoc při vytváření bakalářské práce, dále panu Eduardovi Maškovi za konzultaci cyklotras, a Ing. Dušanovi Mastnému za vypůjčení cenných materiálů.

Matěj Peřka

# Obsah

|                                                         |    |
|---------------------------------------------------------|----|
| 1 Úvod.....                                             | 8  |
| 2 Přehled poznatků.....                                 | 10 |
| 2.1 Rozbor pramenů literatury .....                     | 10 |
| 2.2 Charakteristika regionu Brd .....                   | 11 |
| 2.3 Historie Brdské vrchoviny .....                     | 12 |
| 2.4 Historie cyklistiky .....                           | 13 |
| 2.5 Současné cyklistické disciplíny .....               | 15 |
| 2.6 Obecné rozdělení jízdních kol.....                  | 19 |
| 2.7 Stavba horského kola .....                          | 21 |
| 2.8 Vybavení, příslušenství.....                        | 22 |
| 3 Cíle práce a úkoly práce.....                         | 23 |
| 4 Metodologie .....                                     | 24 |
| 5 Výzkumná část.....                                    | 25 |
| 5.1 Charakteristika cyklotras.....                      | 25 |
| 5.2 Legenda k cyklotrasám .....                         | 26 |
| 5.3 Trasa č. 1 K vrcholům Brdských „osmitisícovek“..... | 27 |
| 5.4 Trasa č. 2 Padrt'ské rybníky .....                  | 31 |
| 5.5 Trasa č. 3 Z Nové Vsi na Plešivec a zpět.....       | 36 |
| 5.6 Trasa č. 4 Přejezd Brd .....                        | 39 |
| 6 Závěr .....                                           | 43 |
| Referenční seznam literatury .....                      | 44 |
| Přílohy.....                                            | 46 |

# 1 Úvod

V dnešní době se cyklistika rozvíjí mnoha směry. Jeden z nejsilnějších proudů je cyklistika a cykloturistika, které pomalu směřují z civilizace zpět do přírody.

O cyklistiku je v dnešní době veliký zájem. Důvodem může být jednak faktor spojený s dnešním stylem práce, kdy lidem chybí fyzická aktivita, ale i spousta stresu obklopujícího společnost. Ze sedla jízdního kola můžeme intenzivně vnímat okolní prostředí, a oproti klasické pěší turistice v mnohem větším rozsahu.

Z hlediska zdravotního má cyklistika blahodárný vliv na organismus, zvyšuje mobilitu, fyzickou kondici, je používána jako rehabilitační prostředek a v neposlední řadě působí relaxačně. Pohyby, které vykonáváme, nejsou náročné na nosné klouby, jako kloub kyčelní a kolenní. Nadváha přímo souvisí s onemocněním těchto kloubů, a proto se i lidem s takovými problémy otevírá cesta, jak sportovat a nezatěžovat klouby a chrupavky. Jízda na kole je šetrná pro lidský organismus, ale i pro přírodu samotnou. Při cyklistické aktivitě neznečišťujeme životní prostředí, kolo samo o sobě není hlučné, takže můžeme říci, že je to ideální možnost cestování přírodou.

Od dětského věku mám pozitivní postoj k různým sportům, a v posledních letech trávím hodně času na horském kole. Jelikož bydlím nedaleko Brd, není pro mne velký problém trávit volný čas na kole právě v tomto bývalém vojenském prostoru. Prostřednictvím mnou navržených tras bych Vám, kteří jste ještě nebyli v krajině Brdské, chtěl ukázat ideální místo pro trávení volného času v sedle horského kola. Civilizace, jak ji známe ve městech a provoz na pozemních komunikacích, jsou v oblasti Brd mizivé a v mnoha případech žádné. Tento faktor má dvě stránky. Pozitivem je dokonalý pocit z netknuté přírody bez rušivých faktorů dnešního moderního věku.

Na druhou stranu bychom měli mít na paměti, že v případě úrazu nebo jiných problémů můžeme být daleko od pomoci.



V dnešní době je většina mnou vybraných oblastí pro veřejnost uzavřena. V sobotu, v neděli i o státních svátcích tvoří výjimku stávající cyklostezky na okrajích tohoto území. Je to například cyklotrasa č.2273 z vesnice Trokavec do vesnice Vranovice na jihu, cyklotrasa č.2252 mezi vesnicemi Strašice a Nová Ves na severu a cyklotrasa č.2251 z Dobříva do Skořic na západě.

V sedle horského kola bych Vám rád přiblížil cyklotrasy v krajině Brdské a ukázel Vám tak ideální místo pro trávení volného času.

V měsících dubnu a květnu 2011 ministerstvo obrany s ministrem panem Vondrou jednalo o zrušení vojenského území Brdy. Generální sekretář ministerstva obrany Jan Vylita doporučil cvičiště u Jinecké dělostřelecké posádky zrušit. Mělo by se tak stát do roku 2015.

## 2 Přehled poznatků

### 2.1 Rozbor pramenů literatury

Při získávání informací jsem většinou čerpal z knih, malých publikací, map a internetových stránek.

SIDWALLS, Ch. (2004).: Velká kniha o cyklistice, Slovart, Banská Bystrica.

V knize můžeme najít spoustou informací o kole samotném, cyklistice a historii cyklistiky. Všechna témata jsou doprovázena velkým množstvím obrázků a fotografií, což dělá tuto knihu velice přehlednou.

SOULEK, I., MARTINEK, K. (2000): Cyklistika, Praha: Grada Publishing, spol. s r.o., Zde jsem našel informace týkající se části historie cyklistiky, a dobře rozpracována témata jako: vybavení kola a doplňky, technika jízdy na silničním a horském kole, co bychom měli vědět o cykloturistice.

HRUBÍŠEK, I. (2002): Horské kolo ad A do Z, Praha: Sobotáles.

Publikace se specializuje na horské kolo. Pomohla mi s tématem Stavba horského kola, neboť odborně znázorňuje typické znaky horského kola, včetně detailně popsanych komponentů.

CÍLEK, V. a kol. (2005): Střední Brdy, Příbram.

Z knihy jsem čerpal informace týkající se charakteristiky Brd. Zaměřuje se zejména na oblast středních Brd. Popisuje krajinu z hlediska země, vody a podnebí, dále lesy, rostliny a zvířectvo a nakonec z pohledu člověka a jeho díla.

OTTO, P. (2011): deník E 15: 06.04.11 08:52:27 ID:49626

V deníku jsem získal informace týkající se vojenského prostoru v Brdech, respektive cvičiště u jinecké dělostřelecké posádky. V současné době je intenzivně diskutováno na téma, zda tento vojenský prostor bude zrušen, či nikoli.

BRABEC, D.(2010): Návrh a ověření cyklotras v okolí Blanského lesa, Třebíč

Přečtení této diplomové práce mi pomohlo více proniknout do daného tématu. Zajímavě a velice rozsáhle je zde popsáno téma cyklistika a cykloturistika, kolo a vše kolem něj, ale i bezpečnost. Zaujal mne i vlastní návrh cyklotras.

HEJL, I. (1987): Brdy, Praha

Při četbě publikace jsem se zaměřil na historii regionu Brdy. Je zde popsána nejen historie, ale i charakteristika oblasti, různé typy turistiky, které se v kraji dají provozovat a nakonec praktické informace pro návštěvníky Brd.

SMOLOVÁ, V. (2005): Brdy a Hřebeny, Praha

Z knížky jsem čerpal historii Brd, které je popsána na začátku. Dá se říci, že je to z velké části turistický průvodce s mapkami, ve kterých jsou zakresleny trasy s popisem.

ČÁKA, J. (1998): Střední Brdy - krajina neznámá, Praha

Z knihy jsem čerpal fotografie a ilustrace do příloh. Můžeme zde nalézt spoustou informací o Středních Brdech z hlediska historie, zeměpisu, geografie, ale i lidové slovesnosti. Autor popisuje zajímavá místa dané oblasti s přílohami, dobovými fotografiemi, nebo kresbami.

## 2.2 Charakteristika regionu Brd

V současnosti za Brdy považujeme lesnatou krajinu, rozléhající se mezi severovýchodně položenou Zbraslaví, Rokycany ležícími na západě a Hvožděany na jihozápadě. Takto velké území dále pak můžeme rozdělit na velké množství dílčích celků. Z pohledu turisty se Brdy dělí do tří hlavních celků (Václav Cílek, 2005).

Hřebeny jsou 40 kilometrů dlouhé a v průměru 6 kilometrů široké, táhnou se od Závisti u Zbraslavi (Václav Cílek, 2005).

Jakýmsi základem pohoří jsou Střední Brdy, kterým se také říká centrální. Tato část je nejrozsáhlejší. Centrální Brdy jsou 25 kilometrů dlouhé a 14 kilometrů široké. Většinu tohoto území tvoří vojenský prostor. Díky tomu je tato část Brd méně známá, neosídlená a divoká. Uprostřed oblasti jsou vysoko položené horské plošiny, obklopené hustým lesem (Václav Cílek, 2005).

Západním koncem jsou Třemšínské Brdy, a také jihozápadní Brdy, které směřují k Rožmitálu. Západní Brdy jsou oproti ostatním dvěma předešlým nižší, ale geologicky a botanicky velice bohaté (Václav Cílek, 2005).

Klasické pojetí krajiny obecně většinou můžeme chápat jako ohraničený celek s centrální částí, okolo které jsou zajímavá místa. Toto však neplatí u Brd, které tvoří spíše jakousi hranici. Například Hřebeny jsou ze severozápadu osídleny mnohem déle, jelikož v této části je krajina teplejší a úrodnější, než na jihovýchodě. Stejně tak střední

a jihozápadní Brdy nejsou centrem. Z geologického, botanického a archeologického hlediska jsou kontaktním bodem západočeského, středočeského jihočeského kraje. (Václav Cílek, 2005)

## 2.3 Historie Brdské vrchoviny

Brdy byly se svým drsnějším podnebím a hustým zalesněním pro člověka dost nehostinné. Zmínky o osídlení uvádějí příchod Keltů a Slovanů, od 9. stol. území patřilo kmeni Čechů. Obživu lidem později dávala práce v lese nebo v dolech, těžila se zde železná, stříbrná a zlatá ruda (Ivo Hejl, 1987).

S pomocí dřevěného uhlí z milířů se vyrábělo železo, drobné hutě a hamry vznikaly všude tam, kde blízkost nalezišť, lesů a vhodného vodního toku zajišťovala pro tuto výrobu dobré podmínky (Věra Smolová, 2005).

Samozřejmě ani Brdům se nevyhnuly válečné události našich dějin. Na mnoha místech se odehrály bitvy husitské, útrapy přinesla obyvatelům i třicetiletá válka. Především švédská vojska drancovala a hubila vše, co jim přišlo pod ruku. Obraz krajiny v 17. století byl úděsný – opuštěné vesnice, z nichž některé se už nikdy neobnovily, polozbořené kostely, pusté chalupy s poli, která neměl kdo obdělávat.

Další ranou byla morová epidemie, která kosila obyvatele po stovkách.

Během první světové války utrpěla většina rodin ztrátu otce, syna, či bratra.

Snad v každé obci je pomník padlým, na němž bývají desítky jmen.

V době narůstajícího nebezpečí fašismu se Brdská oblast stala významným střediskem ozbrojeného odporu proti nacistické okupaci. V lesích byly vybudovány prostorné kryty, husté lesy sloužily jako útočiště partyzánského hnutí. Řada členů partyzánských oddílů zaplatila za svoji odvahu životem. Dvanáct brdských vesnic bylo za nacistické okupace nemilosrdně vystěhováno. Po válce přišly změny týkající se vlastnictví a vysídlování pokračovalo. Lesy, bývalá panství, ale i jednotlivé objekty připadly státu, přičemž mnoho vesnic bylo srovnáno se zemí. Za komunizmu brdská krajina velice strádala. Kostelům, zámkům i jiným památkovým objektům nebyla věnována péče, a pomalu trouchnivěly. V dnešní době je tomu naštěstí jinak. Krajina i památky dostávají péči a věřme, že se tato krajina do budoucna dočká rozvoje.

(Věra Smolová, 2005)

## 2.4 Historie cyklistiky

Z hlediska globálního nesahá historie cyklistiky do takové hloubky jako dějiny celého lidstva. První zmínka o něčem, co připomínalo jízdní kola, pochází z doby Sumerů, jejichž zemí byla Mezopotámie. Další historické prameny poukazují prostřednictvím hieroglyfů na dobu Egyptskou a vládu faraónů (Soulek, Martinek, 2000).

Píše se rok 1817. Baron von Drais de Sauerbun v Německu sestavil celodřevěný velocipéd (obr. 1). Tento stroj nebyl poháněn v dnešní době známým řetězovým systémem, nýbrž odražením nohou od země. Z Německa tento trend pokračoval dále do Francie, kde se stal oblíbenou aktivitou bohaté vrstvy Francouzů (Soulek, Martinek, 2000).

Tento „la draisienne“, jak se velocipédu říkalo, prošel mnoha změnami a v dnešní době jej můžeme vidět v muzeích celé Evropy v mnoha podobách (Soulek, Martinek, 2000).

Další krok ve vývoji bylo přimontování klik a šlapek na přední kolo draisiny (obr. 2). Učinil tak pařížský mechanik Ernest Michauxe roku 1861, který sedm let poté zaměnil stávající dřevěnou konstrukci za kovovou. Postupem času se přední kolo zvětšovalo, a tím mohl jezdec dosáhnout vyšší rychlosti (obr. 3). Těmto bicyklům se říkalo vysoká kola. Se zájmem veřejnosti stoupala i výroba a tato aktivita se stávala populární. Dne 30. května 1868 byl v Paříži uspořádán první závod cyklistů na světě. Závod byl většinou pořádán na prašných silnicích, jako například 7. listopadu 1869 se jel závod mezi městy Paříž, Rouen, který měřil 126 km. Závod Pražská míle, který byl pořádán od roku 1874 Českým klubem velocipedistů, byl ukázkou nynějších kol, ale i jezdeckého umění (Soulek, Martinek, 2000). Přední kolo vysokého kola mělo průměr 1,2 – 1,5 metru a proto jezdci menšího vzrůstu měli problém s dosáhnutím nohou na pedály. Jízda na takto vysokém kole byla velice obtížná (Chris Sidwells, 2004).

Nepohodlnost a vysoká nehodovost zapříčinily vývoj kola Rover, které v roce 1888 zveřejnil Angličan John Kemp Starley (obr. 4). Na rozdíl od vysokého kola měl Rover kola o průměru 76 cm, což ho činilo bezpečnějším a obratnějším. Pohon byl zajišťován pedály, klikami, řetězem a ozubenými koly. Téma cyklistiky se dostávalo do předních francouzských časopisů a to zapříčinilo, že roku 1903 byl jedním redaktorem uspořádán první závod Tour de France. Rozvoj technologie šel kupředu. V 80. letech 19. století byly vynalezeny pneumatiky Johnem Boydem Dunlopem.

Pro snazší manipulaci při opravě pneumatik vynalezl roku 1927 Ital Tullio Campagnola mechanismus rychloupínáku. Po šesti letech Tullio Campagnola vytvořil přehazovačku, která usnadňovala jízdu na kole v kopcovitém terénu. Snaha o dokonalejší, rychlejší a bezpečnější jízdu v terénu dala základ vzniku systému nášlapných pedálů, které se začaly používat roku 1990. V tom samém roce začíná vývoj odpružené vidlice. V dnešní době se všechny druhy kol vyvíjí a zdokonalují, kola samotná a jejich komponenty jsou vyráběny z lehčích a pevnějších materiálů.

(Chris Sidwells, 2004)



obr. 1 Draisina (<http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:KarlVonDrais.jpg>)



obr. 2 Velociped

(<http://www3.imperial.ac.uk/controlandpower/research/motorcycles/history/thevelocipede>)



obr. 3 Velké kolo, „classic“ (<http://pepcak.webzdarma.cz/pict0005.JPG>)



obr. 4 kolo Rover (<http://www.evehicle.cz/?stranka=historie>)

## 2.5 Současné cyklistické disciplíny

Cyklistiku můžeme rozdělit do několika disciplín. Každá z nich má svůj charakter.

### Silniční cyklistika

#### **Závod s hromadným startem**

Závodí se na dlouhé vzdálenosti a vítězí první v cíli. Používá se klasické silniční kolo.

### **Závod na čas (časovka)**

Start probíhá tak, že závodníci startují samostatně s časovým rozstupem. Vítězí ten, který má nejlepší čas. Závodníci používají speciální kolo určené pro časové závody s aerodynamickými doplňky včetně přilby.

### **Dráhová cyklistika**

Závodníci soupeří na cyklistickém klopeném oválu.

### **Sprinterské disciplíny**

#### **Sprint**

Původně se závod jezdil na 1 míli vyzývatelským způsobem. To znamenalo, že mistr byl soupeřem vyzván k obhajobě titulu. Nyní se v kvalifikaci jezdí 200 metrů. Start probíhá systémem letmého startu. Kvalifikace probíhá systémem OK, a až v semifinále a finále závodníci jedou na dvě vítězství.

#### **Keirin**

Další sprinterskou disciplínou je závod Keirin. Jede 6-9 jezdců cca 2200 metrů, prvních 1400 metrů vede jezdce motokolo. Závod začíná po 600 metrech před cílem, kdy toto motokolo, též nazývané derna, odstupuje.

#### **Sprint družstev**

Je to závod na tři kola. Jedou tři závodníci v jednom družstvu a po jednom kole si mění pozice. První odstupuje a řadí se na konec. Čas v cíli se měří poslednímu ze tří.

#### **1 kilometr s pevným startem**

Také sprinterská disciplína na cyklistickém ovále.

### **Vytrvalostní disciplíny**

#### **Stíhací závod**

Jezdí se na 4000 metrů ve dvojicích. Jezdci startují na protilehlých rovinkách cyklistického oválu

#### **Stíhací závod družstev**

V tomto závodě se jede také na vzdálenost 4000 metrů



### **Bodovací závod**

Vzdálenost tohoto závodu je 30 kilometrů. Po každých 2 kilometrech se podle pozice jezdce rozdělují prvním čtyřem jezdci body (1-5b,2-3b,3-2b,4-1b) Jestliže závodník získá náskok jednoho kola, získává 20bodů.

### **Bodovací závod dvojic (Madison)**

Dvoučlenná družstva jedou systémem bodovacího závodu a závodí jen jeden ze dvojice. Tento závod se poprvé jel v roce 1899 v části New Yorku zvané Madison Squar Garden. Tady vznikl název závodu Madison.

### **Hladký závod (Scratch)**

Je to závod s hromadným startem. Muži jedou 15 km a ženy 7,5 km. Vítězí první v cíli.

### **Závod za motorovými vodiči**

Disciplína, ve které soupeří 2 jezdci. Vzdálenost závodu se pohybuje od 30 do 100 km.

## **Sálová cyklistika**

### **Krasojízda**

Je tvořena těmito disciplínami: krasojízda jednotlivců, dvojic a čtveřic. Jezdci musí zvládnout řadu cviků v určitém časovém limitu.

### **Kolová**

Tento sport je podobný sálovému fotbalu. Hráči jezdí na upravených kolech bez brzd, s pevným převodem. Nohou se nesmí dotknout země a míč se může dotknout pouze kola nebo hlavy. Výjimku tvoří brankář, který se míče může dotknout jakkoli.

## **Ostatní outdoorové disciplíny**

### **BMX – Bikros**

Tento sport je podobný motokrosu. Závodníci používají menší kola. Jede skupina jezdců na umělé trati se spoustou terénních nerovností, vyřazovacím způsobem.

### **Free style**

K této disciplíně bylo stávající BMX konstrukčně upraveno tak, aby bylo vhodné pro řadu triků. Jezdec je hodnocen za triky, které ve své jízdě předvedl.

Tratě jsou podobné skate-boardovému hřišti.

### **Dirt jump**

Jezdec má za úkol na překážce (skokánku) předvést co nejobtížnější skok.

Má k dispozici řadu triků, u kterých porota hodnotí úroveň provedení.

### **U-rampa(vert)**

Half-pipe, jak také můžeme této překážce říci, byla původně určena pro skateboarding.

Překážka připomíná písmeno U, a jezdec se v ní takříkajíc houpe. V letové fázi předvádí triky, které jsou hodnoceny porotou.

### **Cyklotrial**

Jezdec má za úkol překonat extrémně obtížný terén bez doteku nohy, nebo jiné části těla. Trať může být umístěna v přírodním terénu, ale i v halách, kde jsou umělé překážky.

### **Horské kolo – MTB**

Patří sem „cross country“, kdy jezdci překonávají dlouhý a obtížný terén.

Dále „downhill“, neboli sjezd.

### **Maraton**

Závod s hromadným startem 50-120 km.

### **Fourcross**

Závod probíhá na trati měřící 400-800 metrů. Jezdec prochází kvalifikací, a dále rozjížděkami. V každé rozjížděce jsou čtyři jezdci a postupují první dva v cíli.

Trať je uměle vytvořená s řadou skoků a obtížných nerovností.

### **Cyklokros**

Je to závod trvající přibližně jednu hodinu, pořádaný nejčastěji v městských parcích.

Na trati můžeme vidět umělé překážky, ale i přírodní nerovnost.

Nejčastěji jde o menší okruh s nevelkým převýšením

([http://www.bikros.cz/Bikros\\_cj/view.php?cislocclanku=2006042101](http://www.bikros.cz/Bikros_cj/view.php?cislocclanku=2006042101)).

## 2.6 Obecné rozdělení jízdních kol

Chceme-li jízdní kolo používat, měli bychom vědět, jaký typ kola je do jakého prostředí. Můžeme je rozdělit do tří základních skupin. Silniční kola, trekkingová a nakonec horská kola.

### Silniční kolo

V angličtině Road bike je kolo zkonstruované pro efektivní jízdu po silnicích. Díky materiálům, které jsou velice lehké, a úzkým plášťům, je jízda poměrně rychlá. Tento druh kola je vhodný pro kondiční jízdu, jednodenní výlety a závody. Charakteristický druh řídítek, kterým se říká berany, umožní jet ve větším předklonu, a tím je poloha těla více aerodynamická (Chris Sidwells, 2004).



obr. 5 Silniční kolo

(<http://www.siner.cz/sortiment/kolo/904-extrem-2011-ramovy-set/1638/20>)

## Trekkingové kolo

Trekk je kombinací lehkého kola postaveného z lehkých materiálů, které má širší pneumatiky. Dá se říci, že je to mezistupeň mezi kolem silničním a horským. Trekk je kolo vhodné na hrboлатé a neupravené cesty. Je vhodné i pro cykloturistické výlety, kdy není problém přimontovat nosiče s brašnami (Chris Sidwells, 2004).



obr. 6 Trekkingové kolo (<http://www.sirer.cz/sortiment/kolo/codex/1479/8>)

## Horské kolo

Mountain bike, ve zkratce MTB, jak se také říká horskému kolu, je vhodný pro jízdu v terénu. Je osazen silnými pláště s hrubým vzorkem do terénu, kvalitními brzdami, v mnoha případech kotoučovými, rám je oproti silničnímu kolu menší. Pro jízdu v terénu jsou pneumatiky méně nahuštěné, kvůli lepší přilnavosti a pohlcování nárazů (Chris Sidwells, 2004).



obr. 7 Horské kolo (<http://www.sirer.cz/sortiment/kolo/horske-kolo-versus/1165/3>)

## 2.7 Stavba horského kola

Horská kola jsou v mnoha ohledech odlišná od kol silničních.

Liší se provedením, materiálem, velikostí i hmotností. Změny můžeme pozorovat hlavně u rámu, vidlice, řídítek a představců, u osazení převodů a ovládání řazení, ráfků, pneumatik a dalších maličkostí (Ivo Hrubíšek, 2002).

Na obr. 5 jsou vyznačeny hlavní znaky horského kola. Rovná řídítka (1) s odolnějšími rukojetěmi, přehazovací páčky (2) umístěné přímo na řídítkách, zpevněný rám (3) je nižší, delší a zploštělý, střed je výše položený, rychle nastavitelné sedlo (4) s rychloupínačem (5), ráfkové brzdy, většinou typu „cantilever“ (6), sedmi, nebo osmistupňový volnoběžný pastorek (7), delší měnič převodů (8), kola o velikosti dvacet šest palců (9), trojprevedník (10) s věnci, které mají výrazně odstupňovaný počet zubů, přesmykač řetězu (11), který má velký rozsah, mnoho variant pedálů (12), jako například nášlapný systém, mohutné pneumatiky (13) se vzorkem do terénu a přední vidlice (14) v klasické nebo odpružené podobě (Ivo Hrubíšek, 2002).

Dále můžeme horské kolo rozdělit do tří základních skupin, a to podle stupně odpružení. Neodpružená kola, kola s odpruženou přední vidlicí a celoodpružená kola. (Ivo Hrubíšek, 2002)



obr. 8 Horské kolo s vyznačenými charakteristickými prvky.

(<http://is.muni.cz/elportal/estud/fsps/js07/turistika/ch08s01.html>)

## 2.8 Vybavení, příslušenství

Kromě kola samotného je vhodné mít vybavení nezbytné k jízdě po silnici i v terénu. Patří sem helma, brýle, cyklistické rukavice, batoh, lepení (lepidlo, smrkový papír, křída, záplaty), duše, montážní páky, malá hustilka, univerzální klíč s ibusy, láhev na vodu (Chris Sidwells, 2004).

### **3 Cíle práce a úkoly práce**

Cíle práce:

- navrhnout čtyři cyklotrasy
- ověřit v praxi navržené trasy
- případným zájemcům přiblížit danou lokalitu

Úkoly práce:

Pro splnění cílů jsem, vytyčil následující úkoly:

- Shromáždit, prostudovat a zpracovat dostupné informace o cyklistice a vybrané oblasti Brd
- Prakticky projet navrhnuté trasy a vyhodnotit, zda jsou v souladu s cílem práce
- Na navržené trase zaznamenat zajímavá místa
- Vytvořit trasy obsahující podrobný popis trasy, výškový profil, a charakteristiku s popisem trasy
- Zpracovat a zhodnotit výsledek práce
- Napsat a sestavit práci

## 4 Metodologie

Při získávání informací ke své bakalářské práci jsem čerpal z těchto zdrojů:

- mapy, turistické mapy
- turistické průvodce, publikace
- internetové stránky
- vlastní znalosti dané oblasti

Nejprve jsem shromáždil literaturu a materiály k danému tématu. Obrátil jsem se na knihovny v Českých Budějovicích, Rokycanech a Plzni. Poté následovala analýza získaných materiálů. V dalším kroku jsem navrhl čtyři cyklotrasy odpovídající cílům práce. Každá z těchto tras byla projeta a zaznamenána. Získaný materiál jsem zpracoval v počítači s pomocí internetových stránek [www.cykloserver.cz](http://www.cykloserver.cz), kde byly pomocí odkazu cykloatlas on-line ručně vepsány jednotlivé cyklotrasy. Tento program sám vygeneroval výškový profil. Mapy a informace z této stránky jsem pomocí funkce Prt Sc (Print Screen) vložil do programu CorelDRAW X3 Version 13. CorelDRAW je grafický program, ve kterém jsem vytvořil finální verzi obrázků, map a grafů. Jednotlivé obrázky jsou buď skenované z knížek, anebo stahované z internetových stránek.

### Použité metody

- metoda teoretické analýzy. Touto metodou vymezují danou problematiku, odhalují objekt výzkumu a zpracují samotný výzkum (Jan Štumbauer, 1989, s. 65).
- metoda obsahové analýzy. Prostřednictvím této metodou popisují písemný, či ústní projev (Jan Štumbauer, 1989, c. 61).
- metoda topografická. Touto metodou popisují trasy zanesené do map (Daniel Brabec, 2010, s. 11).
- metoda praktického ověřování na kole.



## 5 Výzkumná část

### 5.1 Charakteristika cyklotras

Celkem byly ověřeny 4 cyklotrasy, které v průměru měří 56 km.

Nejdelší trasa měří 83 km, nejkratší 42,5 km. V popisu každé trasy je uvedena její délka a převýšení. První, druhá i třetí trasa začíná i končí na tomtéž místě. První ve Strašicích, druhá v Dobřívě a třetí v Nové Vsi. Poslední, čtvrtá trasa, začíná v Rokycanech a končí v Berouně. Pro cyklotrasy byly většinou vybrány nezpevněné lesní cesty, značené turistické trasy, sjízdné terénní průseky a zpevněné cesty. V malém množství i hlavní tahy.

Trasy jsou s ohledem na převýšení a délku náročné, a vhodné pro zdatné jedince.

Oblast středních Brd je velice náročná na orientaci, a proto detailní mapa s kompasem, či buzolou je nedílnou součástí vybavení.

## 5.2 Legenda k cyklotrasám

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>značené cyklotrasy</li> <li>ostatní cyklotrasy, -doporučené</li> <li>zpevněný povrch</li> <li>nezpevněný povrch za sucha dobře sjízdný</li> <li>náročný povrch (MTB)</li> <li>cyklostezka, název cyklotrasy<br/><i>Janíarová</i></li> <li>nevhodná nebo zakázaná cesta</li> <li>jednosměrný úsek, nesjízdný úsek, nebezpečné místo</li> <li>komunikace, železnice, stanice, zastávka</li> <li>zpevněná cesta, cesta, průsek</li> <li>lanovka, lyžařský vleč</li> <li>řeka, potok, pramen, vodní plocha</li> <li>sráz, jeskyně, propast</li> <li>skalní útvar, les, kleč</li> <li>sad, vinice, chmelnice</li> <li>alej/stromořadí, památný strom</li> <li>hranice NP, CHKO</li> <li>hranice přírodního parku, chráněné území<br/><i>Ptačí skály</i></li> <li>přírodní zajímavost, hájovná, mlýn, bunkr</li> <li>pomník, kříž, kaple, kostel</li> <li>státní hranice</li> <li>informační centrum</li> <li>klášter, -přístupný veřejnosti</li> <li>technická památka, muzeum</li> <li>lidová architektura, skanzen</li> <li>číslování značených tras - silniční značení</li> <li>číslování značených tras - pásové značení</li> <li>příklad dalšího značení cyklotras</li> <li>servis, půjčovna</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>významné hradistě, hradiště, archeolog. naleziště</li> <li>bufet, hospoda, restaurace, přístřešek/útulna</li> <li>jiné ubytování, penzion/chata, hotel</li> <li>tábořiště, autokemp</li> <li>přírodní, koupaliště, krytý bazén</li> <li>ZOO, jezdecký, chov koní, golf</li> <li>zajímavost</li> <li>parkoviště, čerpací stanice PHM, LPG</li> <li>zdravotnictví, horská služba</li> <li>místo dalekého rozhledu, rozhledna</li> <li>židovská památka</li> <li>hrad/tvrz, -přístupný veřejnosti</li> <li>zámek, -přístupný veřejnosti</li> <li>zřícenina, -s průvodcem</li> <li>značená turistická trasa, rozcestník tur. značení</li> <li>místní turistické značení, naučná stezka</li> <li>trasy městského systému</li> <li>trasy Klubu českých turistů a starého městského systému</li> <li>cyklostezka</li> <li>cyklopruhy</li> <li>doporučené trasy</li> <li>chodník</li> <li>doporučený směr</li> <li>trasy vhodné pro silniční kolo</li> <li>trasy vhodné pro trekkingové kolo</li> <li>trasy pro horské kolo</li> <li>parkoviště B+R, stoupání</li> <li>překážka, nesjízdný úsek, nebezpečné místo</li> <li>dálnice, čtyřproudová silnice</li> <li>hlavní silnice, světelné zařízení</li> <li>ostatní silnice, jednosměrná ulice</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>pěší zóna</li> <li>chodník, cesta, park / ride</li> <li>parkoviště, BUS, garáže</li> <li>čerpací stanice, LPG, hrad</li> <li>železnice, stanice, autobus. nádraží</li> <li>metro, tramvaj</li> <li>kostel, synagoga, kaple</li> <li>policie, zdravot. zařízení, lékárna</li> <li>kino, divadlo, pošta</li> <li>hotel, pension, autokempink</li> <li>restaurace, vinárna / bar</li> <li>nákupní středisko, pomník, přístaviště</li> <li>informace, muzeum, galerie</li> <li>koupaliště, krytý bazén</li> <li>zastavěná plocha, veřejná budova</li> <li>průmyslová plocha</li> <li>soukromá plocha</li> <li>park / les</li> <li>vodní plocha, řeka</li> </ul> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

obr. 9 Legenda k cyklotrasám.

(<http://www.cykloserver.cz/>)

### 5.3 Trasa č. 1 K vrcholům Brdských „osmitisícovek“

(Strašice, Lovecký zámek, Jordán, Houpák, Tok, Brdce, Hradiště, Malý Tok, Praha, Peterák, Koruna, Strašice)

Celková délka: 51,7 km

Předpokládaná doba: 6 h

Nastoupané metry: 911 m

Sestoupané metry: 913 m

Celkové převýšení: 1825 m

Průměrná rychlost: 9 km/h

Charakteristika povrchu: kopcovitý terén, většinou po lesních cestách, nebo v terénu

Obtížnost: velmi těžká, vhodné pro zdatné jedince

Vhodný typ kola: horské

Podrobný popis trasy:

Výlet začíná ve Strašických kasárnách – vyjedeme z kasáren a dáme se doprava.

Po 246 m jedeme rovně. Na konci odbočíme doprava a pokračujeme až na křižovatku, kde se dáme doleva (1,36 km). Pokračujeme po asfaltové cestě a na 4,6 km mineme lovecký zámek (obr. 10). Asi 200 m za zámkem se na Y-křižovatce dáme doleva (4,81 km). Po 640 m na Y-křižovatce odbočíme doprava (5,35 km). Po 2,2 km dojedeme na křižovatku (8,73 km) a odbočíme doprava. Pokračujeme rovně asi 2,6 km a na křižovatce odbočíme doleva (10,82 km). Po 450 m se po levé straně bude nacházet vrchol Jordán 826 m.n.m. vysoký, vzdálený 400 m od silnice. Na Jordán půjdeme pěšky. Poté se vrátíme na silnici a pokračujeme. Po 500 m při pomalé jízdě vidíme pomník, kde v minulosti havarovala vojenská helikoptéra. Pokračujeme 1,2 km a po pravé straně bude první z bunkerů v oblasti vrcholu Houpák. Je to malý pozorovací bunkr. Asi 200 m jižně směrem k vrcholu leží další, zkušební a výcvikový bunkr.

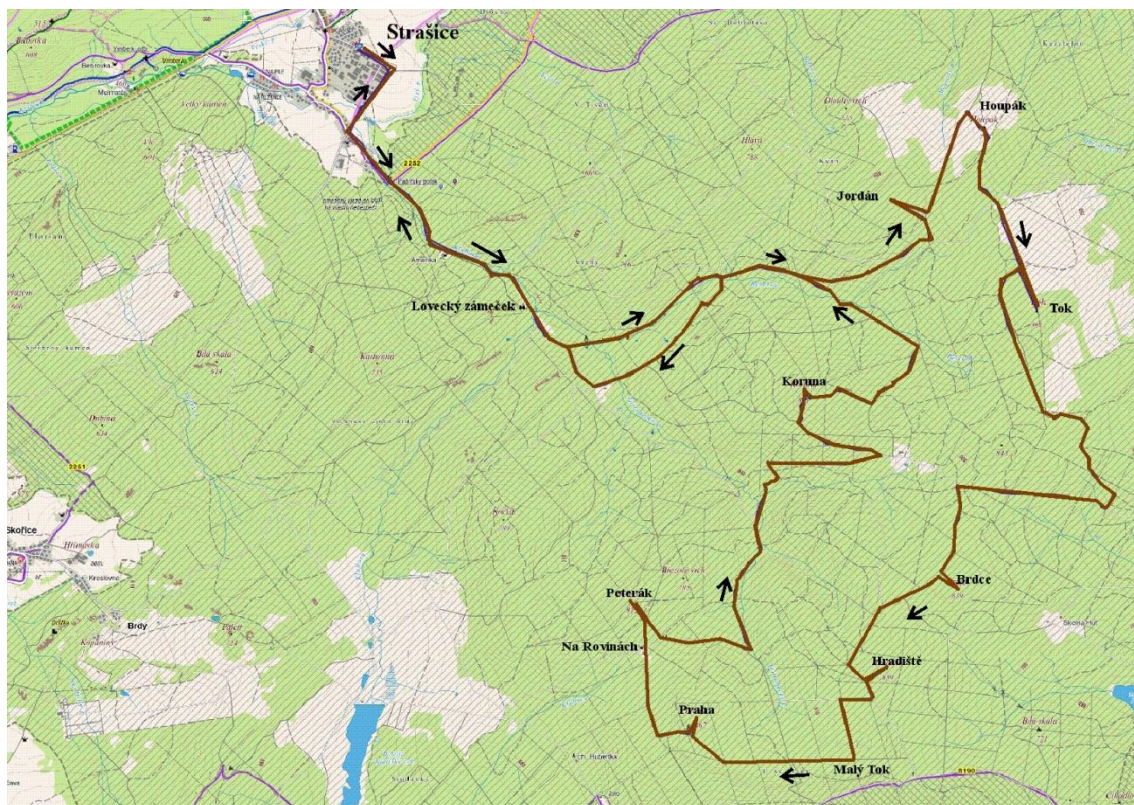
(obr. 10). Poté se vrátíme a po 330m odbočíme doleva na lesní cestu vedoucí vzhůru k vrcholu Houpák. Je vysoký 793 m.n.m., a my k němu dorazíme po 290 m (14,73 km).

Po dalších 100 m nezpevněné cesty se na křižovatce tvaru T dáme doleva. Doleva odbočíme také na Y křižovatce, následující po 170 m. Po 730 m křížíme asfaltovou cestu. Budeme pokračovat lesním průsekem vysypaným štěrkem a dorazíme až na nejvyšší vrchol Brd Tok 864 m.n.m. vysoký (17.17 km). 100 m severozápadně je umístěna vrcholová kniha a 400 m severovýchodně se nachází poutavý výhled na Příbram. Následuje návrat a po 480 m odbočíme doleva a po dalších 200 m zase doleva. Pokračujeme po lesní cestě dalších 650 m, až dorazíme na Y křižovatku, na které se dáme doleva. Poté přijedeme na zpevněnou cestu, po které pokračujeme 1,58 km prudkým klesáním. Na křižovatce (22,32 km) odbočíme vpravo. Po 1,86 km jízdy po asfaltové silnici odbočíme vlevo na lesní cestu. Směřujeme k dalšímu vrcholu Brd zvanému Brdce. Po 1,2 km dorazíme pod vrchol Brdce vzdáleného 230 m od cesty. Tento vrchol je vysoký 839 m.n.m. a je z něj krásný výhled do brdské krajiny. Lesní průsek nás vede 1,8 km po stejné silnici, až ke křižovatce asfaltové cesty. Z tohoto místa se 300 m severovýchodně nachází vrchol Hradiště vysoký 839 m.n.m. Po zdolání vrcholu pokračujeme a po 230 m odbočíme vpravo na lesní cestu. Ujedeme 410 m a odbočíme vlevo na cestu, která vede až na vrchol Malý Tok, vysoký 844 m.n.m. 120 m pod vrcholem odbočíme vpravo a po 2,1 km jízdy dorazíme na druhý nejvyšší vrchol Brd, Prahu 862 m.n.m. Vrchol je 200 m vpravo od silnice a nachází se zde meteorologická věž. Z úbočí Prahy se nám odkrývá uklidňující výhled na Padrtské rybníky. Vydáme se dál a po 360 m odbočíme vpravo na asfaltovou cestu. Na Rovinách se dáme lesní cestou přímo. Po 34 m přijedeme na křižovatku, na které sjedeme doleva a po dalších 280 m nás prašná cesta dovede na vrchol Peterák vysoký 812 m.n.m. (34,31 km). Z Peteráku se vrátíme stejnou cestou, přičemž na první křižovatce pokračujeme rovně, až dorazíme na asfaltovou cestu, po které pojedeme dál. Po 2,5 km přijedeme na křižovatku trojúhelníkového tvaru, dáme se doprava a pokračujeme dalších 2,3 km. Přiblížíme se k Y křižovatce, na které odbočíme vlevo na lesní cestu. Po 1,1 km odbočíme vpravo, a po 320 m dorazíme k 831 m.n.m vysokému vrcholu Koruna., vzdáleného 100 m od cesty. Cesta, po které jsme přijeli, se nachází v sedle pod vrcholem.

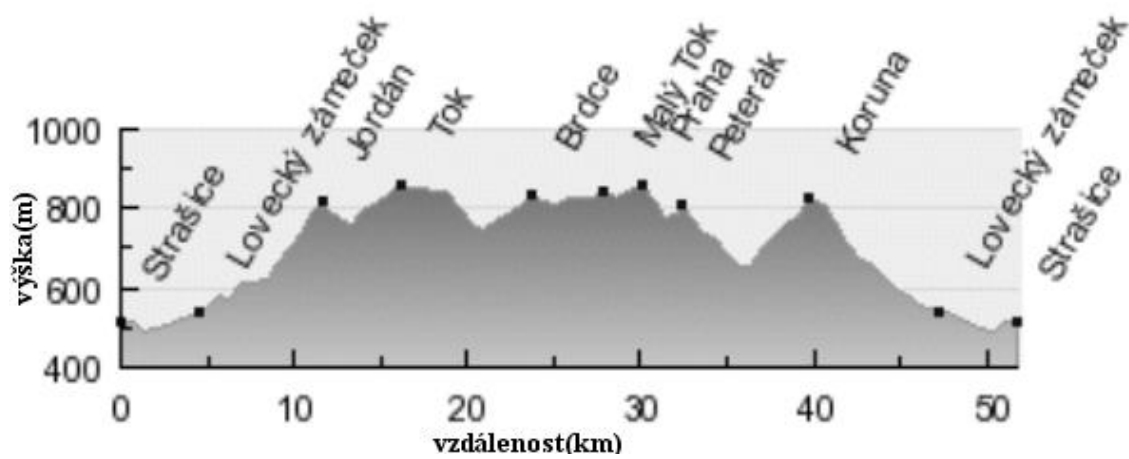
Po zdolání úseku 810 m odbočíme na T křižovatce doleva, stejně jako na následující T křižovatce po 1,14 km.

Na Y křižovatce po 1,6 km se okruh trasy uzavírá a zpět do Strašic se vydáme stejnou cestou.



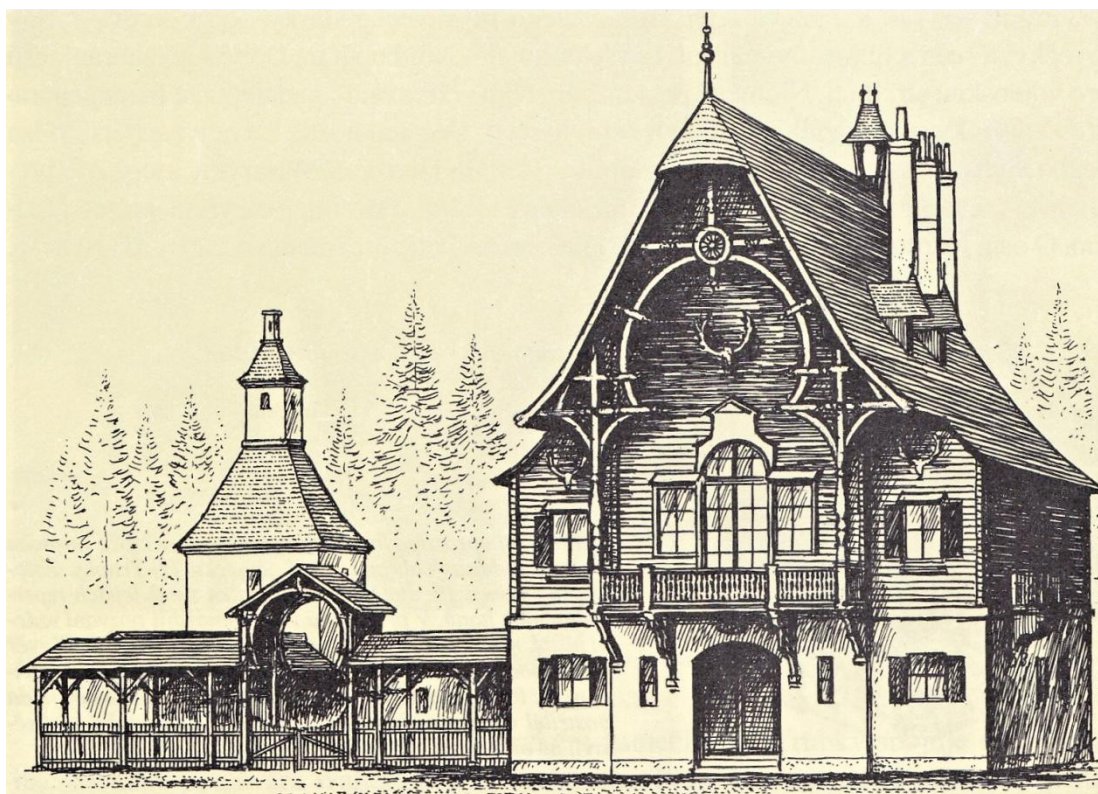


obr. 10 Mapa Trasy č. 1



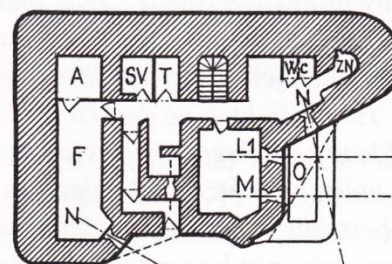
obr. 11 Převýšení Trasy č. 1





Obr. 12 lovecký zámček (Jan Čáka, 1998)

*Zkušební a výcvikový srub „CE“ na cílové ploše Jordán. Snímek je z června 1937, kdy skupina důstojníků prohlíží výsledky zkušebního postřelování tohoto opevnění. Náčrtes vpravo ukazuje vybavení horního patra srubu „CE“*



- A – dieselelektrický agregát
- F – filtrovna
- L1 – střílna protitankového kanónu s kulometem
- M – střílna dvojčete těžkých kulometů
- N – střílna lehkého kulometu
- O – ochranný „diamantový“ příkop
- SV – velitelské stanoviště
- T – telefonní ústředna
- ZN – pancéřový zvon s kulometem
- Wc – záchody

Obr. 13 Zkušební a výcvikový srub v cílové ploše Jordán. (Jan Čáka, 1998)

## 5.4 Trasa č. 2 Padrt'ské rybníky

(Dobřív, bývalý Kolvín, Dolejší a Hořejší padrt'ský rybník, zřícenina kláštera Teslín, Míšov, Jahodová hora, pomník ruských vojáků, lovecký zámek, Strašice, Melmatěj, vodní hamr, Dobřív)

Celková délka: 45,86 km

Předpokládaný doba: 4h

Nastoupané metry: 638m

Sestoupané metry: 646m

Celkové převýšení: 1284m

Průměrná rychlost: 12 km/h

Charakteristika povrchu: asfaltové, ojediněle lesní cesty s nevelkým převýšením

Obtížnost: lehká

Vhodný typ kola: trekové, nebo horské

Podrobný popis trasy:

Výlet začíná ve vesničce Dobřív u historické památky zvané Švédský most (obr. 13). Unikátní klenutý most byl postaven přes řeku Klabavu v 17. století. Vydáme se po cyklostezce 2251, vedoucí po proudu řeky při levém břehu. Po překonání hranice lesa se asfaltová cesta zúží. Po 2,8 km přijedeme na křížení s větší asfaltovou cestou, kde se dáme doleva a stále pokračujeme po stezce 2251. Po 420 m směřujeme na křižovatce rovně, a v tomto místě opouštíme stávající cyklostezku. Po 1,3 km na Y křižovatce odbočíme vpravo a pokračujeme 5,9 km po asfaltové cestě až na hráz Dolejšího Padrt'ského rybníka (10,5 km).

Padrt'ské rybníky dříve sloužily nejen pro chov ryb, ale také jako zásobárna vody pro řeku Klabavu, po které se splavovalo dřevo do hutí na Rokycansku. Zde se v minulosti nacházela obec Padrt', která vznikla v 2. polovině 16. století. V polovině 18. století zde fungovala vysoká pec, ale roku 1952 byla obec srovnána se zemí v souvislosti s rozšiřováním vojenského prostoru.

U hráze je možnost odbočit doprava na cestu vedoucí do bývalého Kolvína, vzdáleného 2,1 km. Koncem 19. století žilo v městečku téměř 600 obyvatel, ale za německé okupace byla obec vysídlena. Severně od centra Kolvína byl vybudován pracovní tábor.

Po válce se původní obyvatelé vrátili, ale roku 1952 byli opět vysídleni a obec byla srovnána se zemí.

Pokračujeme podél rybníka dalších 2,4 km na křižovatku, kterou projedeme rovně.

Po 300 m odbočíme doprava na prašnou cestu, vedoucí ke zřícenině kláštera Teslín (13,42 km). První zmínka o stavbě je z roku 1353. V době husitské byl však klášter vypálen, a v dnešní době zde můžeme nalézt jen malý zbytek zdiva kostela svatého Jana Křtitele. Nedaleké trosky čtvercového půdorysu připomínají bývalou zvonici.

Naše cesta odbočí po 420 m doleva na asfaltovou cestu, vedoucí do vesnice Míšov. Když pomineme blízkost hlavní komunikace, přijde zde vhod možnost stinného občerstvení. S novou energií po odpočinkové pauze zamíříme doleva na asfaltovou cestu, z níž po 2,7 km odbočíme za vesnicí Teslíny doleva na horší asfaltovou cestu.

Po 1,8 km jízdy směřujeme doprava na lesní cestu vedoucí k Jahodové hoře.

Avšak k jejímu vrcholu, dosahujícímu 762 m.n.m, je nutno ještě jednou odbočit doprava na lesní cestu, která se pochlubí po zdolání 480 m nejvyšším bodem Jahodové hory (23,45 km). Vracíme se na původní cestu, přičemž na křižovatce jedeme rovně.

Po 1,1 km odbočíme doleva, abychom po dalším 1 km stanuli před pomníkem ruských vojáků. Pomník se nachází asi 170 m doprava po cyklostezce 2273. Opouštíme smutnou historii a po 1,9 km staneme na Y křižovatce, směřující nás doprava.

Následující křižovatku projedeme rovně a po 1,6 km zahneme doleva.

Po 870 m přijíždíme na křižovatku pod Padrt'ským rybníkem, kde jsme už dnes byli, a na níž odbočujeme vpravo. Pojedeme rovně, na první křižovatce se dáme doprava a poté zase doprava. Míjíce lovecký zámček opustíme zalesněnou oblast a dojedeme po dané silnici do Strašic (39 km).



Hlavní silnice nás dovede až k větší křižovatce, kterou projedeme rovně, a dále budeme sledovat cyklotrasu 3, vedoucí k vodnímu hamru v Dobřívě. Důmyslný hamr je připomínán již v roce 1379, za třicetileté války se zde vyráběla děla a koule.

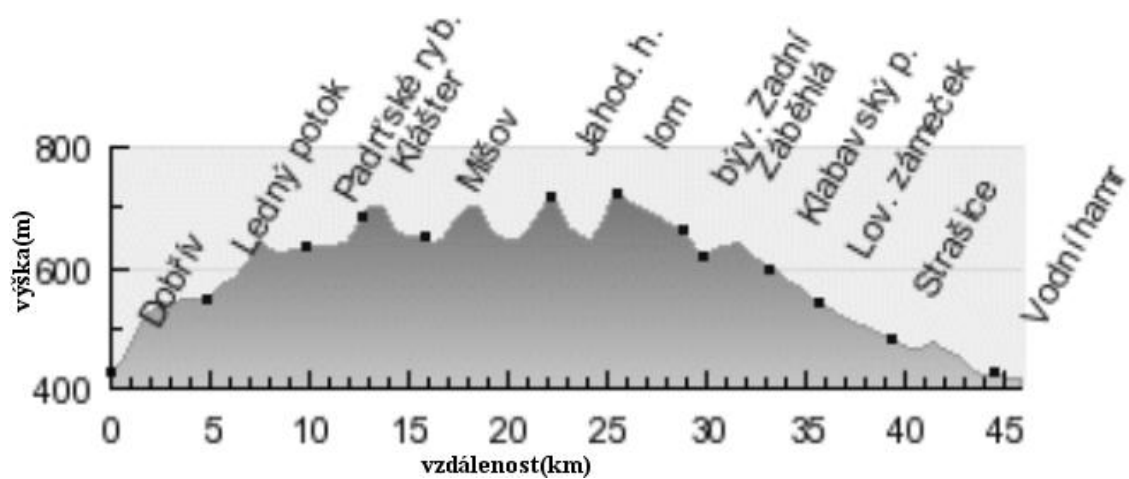
V minulosti u hamru stály vysoké pece, které vyráběly litinu.

A v oblasti ojedinělých Dobřívských roubených chaloupek, náš příjemný výlet končí.

(Brdy-Třemšínsko 2002).







obr. 15 Převýšení Trasy č. 2



Obr. 16 klenutý Švédský most vedoucí přes řeku Klabavu v Dobříivě. (Jan Čáka, 1998)

## 5.5 Trasa č. 3 Z Nové Vsi na Plešivec a zpět

(Nová Ves, Jindřichova skála, Valdek, Hřebeny, Jince, Plešivec, Smaragdové jezíčko, Lhotka, Rpety, Podluhy, Hvozdec, Zásكالák, Kvaň, Nová Ves)

Popis trasy:

Celková délka: 42,4 km

Předpokládaná doba: 5 h

Nastoupané metry: 1090 m

Sestoupané metry: 1080 m

Celkové převýšení: 2170 m

Průměrná rychlost: 9 km/h

Charakteristika povrchu: kopcovitý terén, většinou po lesních cestách, nebo v terénu

Obtížnost: velmi těžká, vhodné pro zdatné jedince

Vhodný typ kola: horské

Podrobný popis trasy:

Výlet zahájíme u lomu v Nové Vsi, odkud se vydáme jihovýchodním směrem na Dolní Kvaň. Po chvíli jízdy po asfaltové silnici opustíme civilizaci a vjedeme do lesa.

Na křižovatce po 1,8 km vede náš směr doleva. Následuje odbočka vpravo vzdálená 1,9 km. Tady se cesta mění na lesní průsek, kde po 100 m odbočíme opět doprava a pokračujeme 200 m. Na levé straně se nachází Jindřichova skála, vzdálená asi 200 m od cesty. Odkrývá se nám úchvatný výhled na zříceninu hradu Valdek. Vrátime se zpět a 1,5 km dlouhá jízda lesním průsekem nás dovede až na asfaltovou cestu.

Zde si nenecháme ujít vlevo hrad, vzdálený 350 m. Gotický Valdek byl vybudován v 1. polovině 13. století. Dnes je zachována věž zříceniny paláce, stejně jako několik vedlejších budov a hradeb. Památka je pro veřejnost přístupná pouze tehdy, když nejsou ve vojenském prostoru střelby (6,4 km). Naším dalším směrem je Krejčovka. Odbočíme doprava a po 2,2 km se stočíme na hřeben, ze kterého se nám naskytne malebný výhled

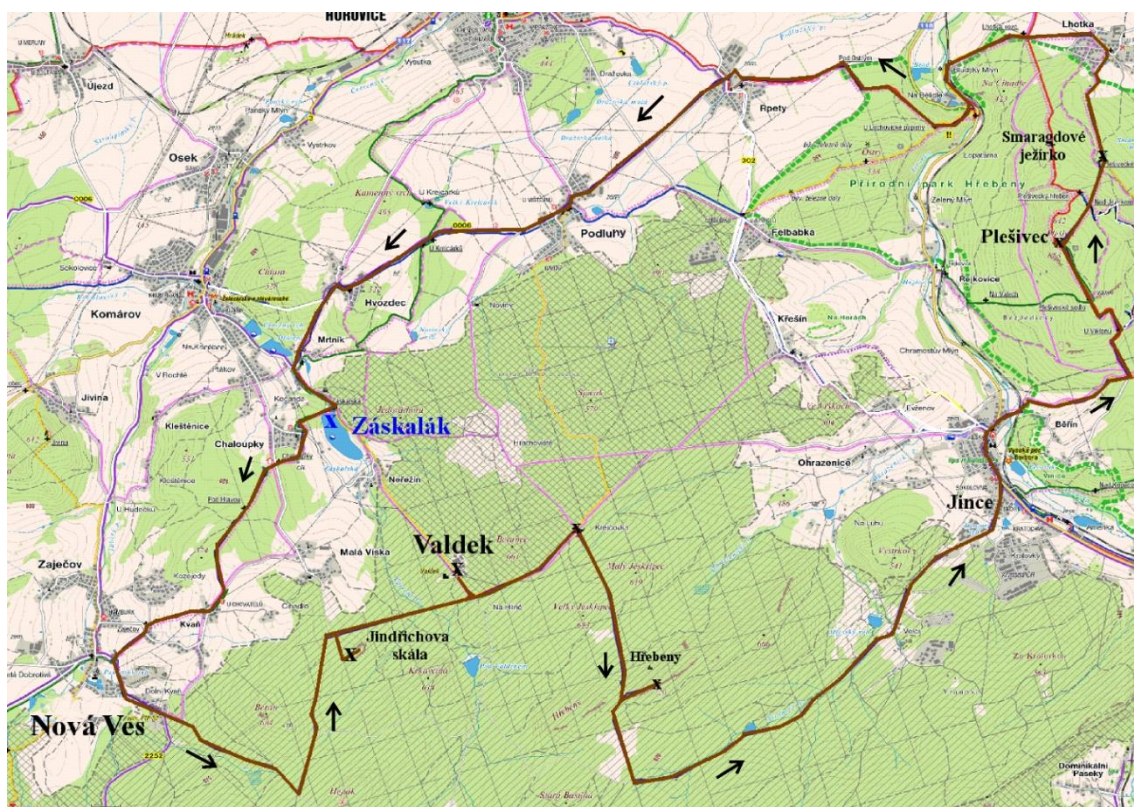
do Brdské krajiny. Poté je třeba vrátit se na silnici, přičemž po 1 km se dáme doleva. Následuje 4,7 km dlouhý sjezd, končící v Jincích (17,39 km). Ve městě opustíme hlavní silnici odbočkou doleva a na Y křižovatce budeme sledovat doprava směr Běštín.

Po 1,6 km opustíme vozovku, a po červené turistické značce stoupáme doleva k vrcholu Plešivec (22,62 km). Zbytky rozsáhlého hradíště, které bylo osídlené v pozdní době bronzové, a představovalo strategický bod nad údolím Litavky, nacházíme ve výšce 654 m.n.m. Ze skal západně od vrcholu se naskytne úchvatný výhled do okolní krajiny. Zelená turistická značka nás neomylně dovede k zatopenému lomu jménem Smaragdové jezíčko. Zde vystřídá zelenou žlutá, vedoucí vlevo nezapevněnou cestou do vesničky Lhotka.

Ale ani u žluté značky nevydržíme dlouho, neboť 560 m za Lhotkou se napojíme na červenou směr Bludný Mlýn a pokračujeme do vesnice Rpety (31,33 km). Zde se vydáme po asfaltové cestě přes Podluhy a Hvozdec po cyklostezce č.0006 až do obce Mrtník. Zelená turistická značka nás dovede na Zaskalskou vodní nádrž (38,62 km), skýtající možnost koupání a osvěžující relaxace u vody.

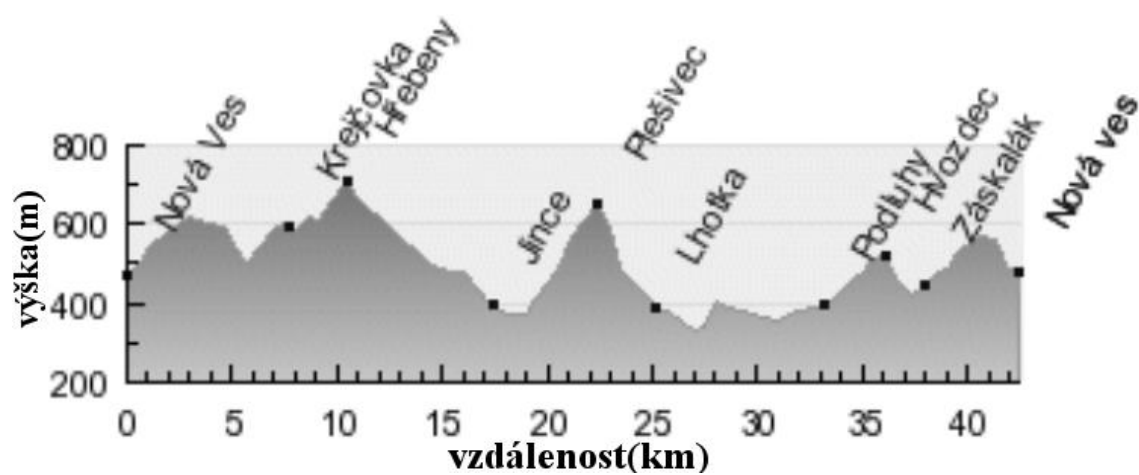
Zbývají pouhé 4 km do Nové Vsi, a obohacující výlet máme za sebou.

(Brdy a Rokycansko 2002)

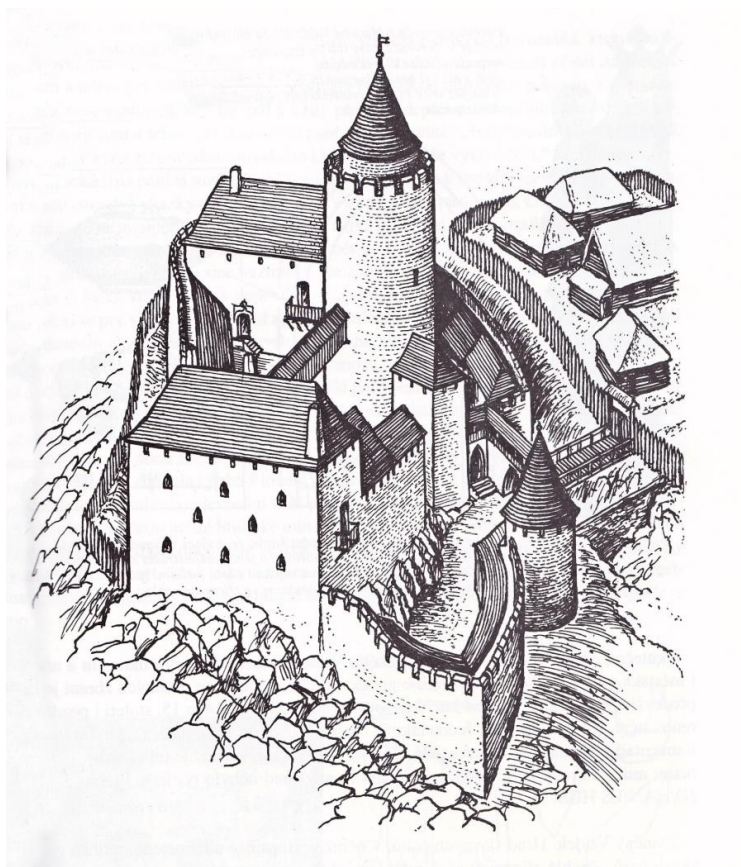


obr. 17 Mapa Trasy č. 3





obr. 18 Převýšení Trasy č. 3



obr. 19 Perspektivní rekonstrukce hradu Valdek v pohledu od jihu. Autor J. Č. vychází z názorů Josefa Maličkého a Dobroslavy Menclové. (Jan Čáka, 1998)

## 5.6 Trasa č. 4 Přejezd Brd

(Rokycany, Hrádek u Rokycan, Dobřív, lovecký zámek, Jordán, Jince, Kuchyňka, Halouny, Zadní Třebáň, Karlštejn, Srbsko, Beroun)

Popis trasy:

Celková délka: 83,05 km

Předpokládaná doba: 7 h

Nastoupané metry: 1281 m

Sestoupané metry: 1428 m

Celkové převýšení: 2709 m

Průměrná rychlost: 13 km/h

Charakteristika povrchu: Většinou asfaltové cesty. Pouze čtyři terénní úseky, přičemž nejdelší z nich má 4 km.

Obtížnost: těžká

Vhodný typ kola: horské

Podrobný popis trasy:

Náš výlet začíná před budovou Rokycanského nádraží, kde také dnes na sklonku dne skončíme.

Před nádražím najedeme doprava na hlavní silniční okruh městem Rokycany. Opustíme jej však záhy na kruhovém objezdu, kde budeme sledovat odbočku doprava směr Hrádek. Po 450 m pojedeme trať a na první křižovatce odbočíme doleva. Dojedeme k pěšímu mostu přes řeku Klabavu, za níž se dáme doprava po cyklostezce č. 3, vedoucí do Dobříva (8,38 km). Zde se napojíme na cyklostezku 2251, vedoucí do brdských lesů. Po překonání hranice lesa se asfaltová cesta zúží a po 2,8 km přijedeme na křížení s větší asfaltovou cestou. Stezka 2251 zatáčí doleva, avšak my ji po 420 m opouštíme, abychom na následující křižovatce putovali rovně. Po 1,3 km na Y křižovatce odbočíme vpravo a pokračujeme 2,8 km na další Y křižovatku. Míříme rovně a po 290 m odbočíme doleva. Silnice nás dovede ke křižovatce u Loveckého zámku, kde odbočíme doprava (19,78 km).

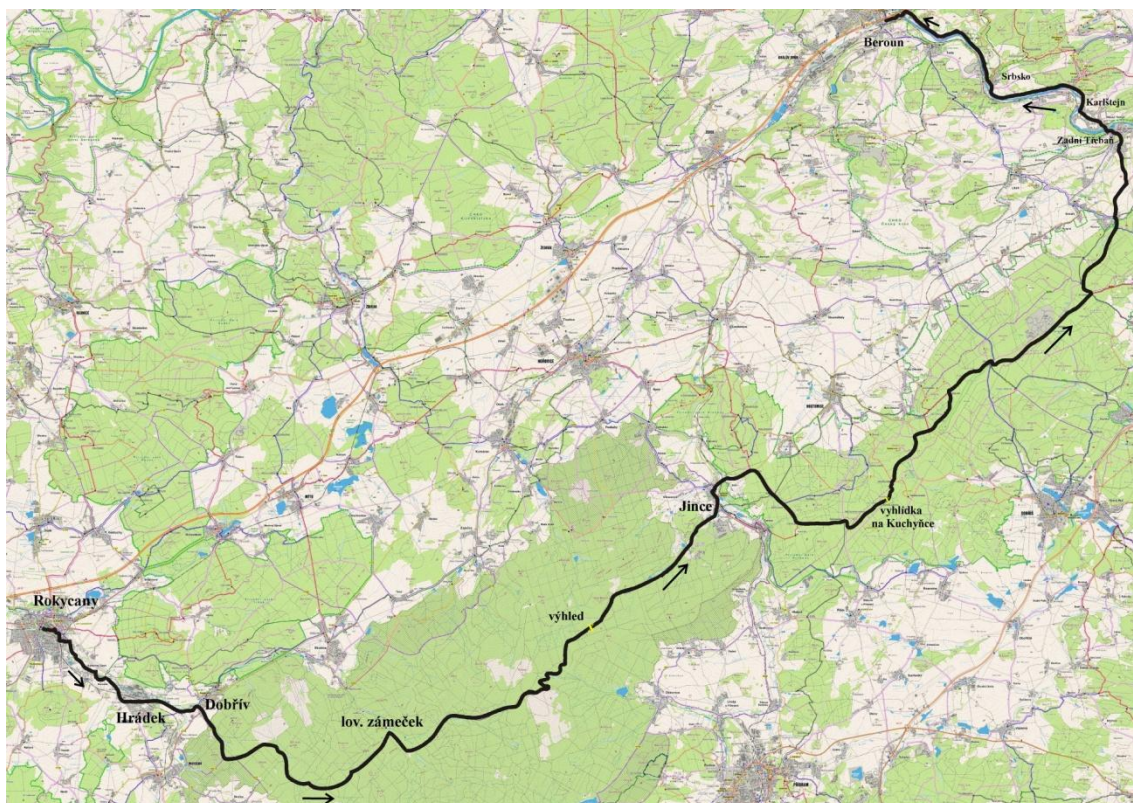
Po 640 m se na Y křižovatce dáme doprava. Další křižovatka nás čeká po 2,2 km, tentokrát odbočíme doprava (23,1 km). Pokračujeme rovně asi 2,6 km, načež na křižovatce odbočíme doleva. Po této asfaltové silnici pokračujeme 5,83 km, v okamžiku, kdy dojedeme na křižovatku trojúhelníkového tvaru, se dáme doleva (30,1 km).

Po překlenutí 840 m sjedeme doprava na prašnou cestu a po dalších 200 m doleva. Na levé straně se nám naskytne výhled na hrad Valdek. Po 1,6 km pojedeme rovně po horší asfaltové cestě. Pokračujeme a po 1 km odbočíme doprava na asfaltovou cestu, vedoucí do městečka Jince (39,5 km). V Jincích se dáme po hlavní silnici doleva a na Y křižovatce odbočíme doprava směr Běštín. Po 1,8 km odbočíme opět doprava po červené turistické značce, přičemž po 4,7 km se na křižovatce dáme rovně. Prašná cesta se dále mění na těžší terén v okolí Kuchyňky (49,1 km). Čekají nás krásné výhledy všemi směry. Pokračujeme stále po červené a po 3,8 km, v místě, kde červená kříží hlavní silnici, pojedeme rovně na horší asfaltovou cestu. Opouštíme turistickou značku, avšak po 1,8 km se na červenou opět napojíme a budeme ji následovat.

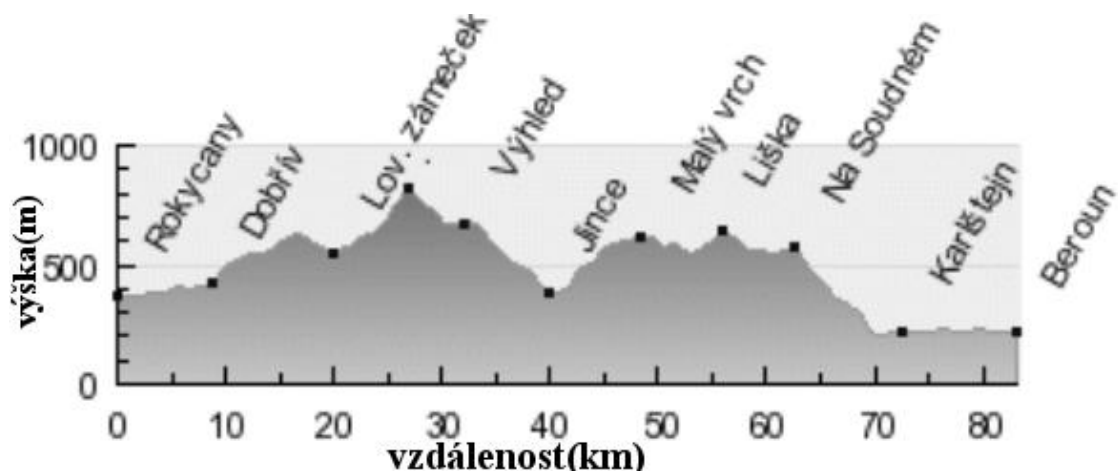
Když urazíme 7,3 km, dáme se na křižovatce doleva, a po 680 m odbočíme doprava na cyklostezku 8130. Dojedeme do vesničky Halouny (66,17 km), kde se napojíme na žlutou turistickou značku směr Zadní Třebaň. V polovině cesty sjedeme na terénní turistickou stezku. Naš směr vede stále po žluté. V Zadní Třebani musíme překonat schody vedoucí do podchodu pod tratí a následnou pěší lávku přes řeku Berounku. Hlavní cesta vede do Srbska a dál při břehu romantické Berounky. Na 78 km. si užíváme nové cyklostezky stále podél řeky. Tato stezka nás zavede až na Berounské nádraží. V okolí můžeme nalézt několik restaurací, jako je například Berounský Medvěd, kde je vhodné si odpočinout. Z Berouna nás čeká cesta vlakem, který nás zpátky do Rokycan odveze za 42 min. Na této trase jezdí rychlíky i osobní vlaky většinou každou hodinu, tudíž provoz naším směrem je dostatečně frekventovaný. Jen je třeba dát si pozor na označení vlaku, zda je možná přeprava jízdních kol. Doporučuji internetové stránky [www.idos.cz](http://www.idos.cz), kde lze tuto informaci získat.

Výlet končí tam, kde začal, a to na vlakovém nádraží v Rokycanech.

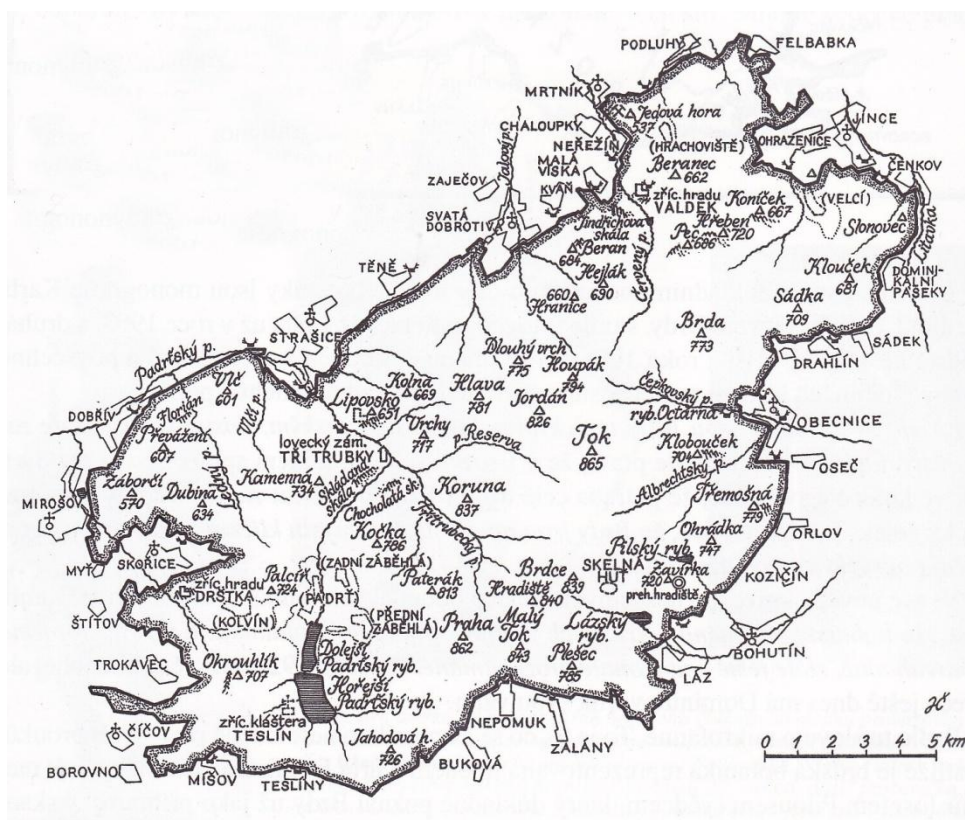




obr. 20 Mapa trasy č. 4



obr. 21 Převýšení Trasy č. 4



obr. 22 Střední Brdy obraničené – hranice vyznačuje vojenský prostor. Vyznačeny jsou zeměpisné údaje a památky. (Jan Čáka, 1998)

## 6 Závěr

Závěrem mohu říci, že jsem tuto bakalářskou práci dělal se zájmem a rád, a že pro mne byla velkým přínosem. Zjistil jsem, že Střední Brdy jsou ideální oblastí pro cykloturistiku, a jsem přesvědčen o tom, že nově vzniklé trasy jsou vytvořeny pestrým způsobem. Trasy jsem směřoval k místům zajímavým svou polohou, historií a vzácnou nedotčeností. Svoji práci jsem zjednodušil pohyb a orientaci v dané oblasti pro případné návštěvníky.

Jsem si ale vědom toho, že v rámci svého oboru nahlížím na tuto problematiku spíše z hlediska sportovního než jako zkušený topograf, který lépe dokáže popsat stav a členitost terénu.

V teoretickém pojednání jsem stručně přiblížil historii brdské vrchoviny, stejně tak jako cyklistiky samotné. V dalších částech jsem se věnoval současným cyklistickým disciplínám a technickým detailům ohledně stavby kola. Do své práce jsem zahrnul i odstavec týkající se vybavení a příslušenství horského kola.

Ve výzkumné části jsem se nejprve věnoval stručné charakteristice Brd, přičemž jsem ze zeměpisného hlediska popsal oblast a krajinu. Dále jsem se zabýval obecnou charakteristikou vytvořených tras a současně jsem popsal i graficky znázornil jednotlivé trasy a legendu k mapám.

Je patrné, že cílovou oblastí pro mou práci se stala část Brdské vrchoviny. Vhodná místa jsem vybíral na základě vlastních zkušeností, konzultací a analýzy dokumentů. Jsem si vědom toho, že rozdělení do čtyř cyklotras nemusí být směrodatné a návštěvník se tedy nemusí řídit pouze danou cyklostezkou. Jednotlivé trasy je možné různě propojovat a v rámci svých možností a fyzické zdatnosti si zvolit právě tu pravou a pro něj přiměřenou.

Došel jsem tedy k závěru, že daná cílová oblast je vhodná spíše pro zdatné jedince s dobrou orientací v mapě i v přírodě, kteří si na trasách, které jsem vytvořil, mohou prověřit svoji zdatnost.

Do budoucna si dokážu představit, že by se tato práce dala více rozpracovat a jednotlivé trasy a cyklostezky by se mohly propojit svojí rozdílnou náročností. I tak si ale myslím, že jsem svoji práci vypracoval v rámci možností a do budoucna mi tato zkušenost bude pouze ku prospěchu.

## Referenční seznam literatury

1. BRABEC, D.(2010). *Návrh a ověření cyklotras v okolí Blanského lesa*. Třebíč.
2. CÍLEK, V., a kol. (2005). *Střední Brdy*. Příbram: Ministerstvo zemědělství ČR, Ministerstvo životního prostředí, ČSOP Příbram a Kancelář pro otázky ochrany přírody a krajiny Příbram.
3. ČÁKA, J. (1998). *Střední Brdy krajina neznámá*. Praha: Mladá fronta.
4. HEJL, I. (1987). *Brdy*. Praha: Středočeské nakladatelství a knihkupectví.
5. HRUBÍŠEK, I. (2002). *Horské kolo ad A do Z*. Praha: Sobotáles.
6. OTTO, P. (2011). *deník E 15:06.04.11 08:52:27 ID:49626*
7. SIDWELLS, CH. (2004). *Velká kniha o cyklistice*. Banská Bystrica: Slovart.
8. SMOLOVÁ, V. (2005). *Brdy a Hřebeny*. Praha: freytag & berndt.
9. SOULEK, I., MARTINEK,K. (2000). *Cyklistiky*. Praha: Grada Publishing, spol. s r.o.
10. ŠTUMBAUER, J. (1989). *Základy vědecké práce v tělesné kultuře*. České Budějovice: Pedagogická fakulta v Č. Budějovicích.

### **Mapy:**

1. *Brdy – Rokycansko*. Soubor turistických map 1:50 000, Praha: Trasa (2002), ISBN80-7324-002-5

2. *Brdy – Teslínsko*. Soubor turistických map 1:50 000, Praha: Trasa (2002), ISBN80-7324-008-4

### **Internetové zdroje:**

<http://www.cykloserver.cz/>

<http://pepcak.webzdarma.cz/pict0005.JPG>

<http://cs.wikipedia.org/wiki/Soubor:KarlVonDrais.jpg>

<http://www3.imperial.ac.uk/controlandpower/research/motorcycles/history/thevelociped>  
e -

[http://www.bikros.cz/Bikros\\_cj/view.php?cislocianku=2006042101](http://www.bikros.cz/Bikros_cj/view.php?cislocianku=2006042101)

<http://is.muni.cz/elportal/estud/fsps/js07/turistika/ch08s01.html>

<http://www.sirer.cz/sortiment/kolo/horske-kolo-versus/1165/3>

<http://www.sirer.cz/sortiment/kolo/codex/1479/8>

<http://www.sirer.cz/sortiment/kolo/904-extrem-2011-ramovy-set/1638/20>

## **Přílohy**

CD se zaznamenanými soubory a vytvořenými cyklotrasami zakreslenými do map.