



NA KOLE
JEN S PŘILBOU



BEZPEČNÝ CYKLISTA

Správné chování cyklistů v provozu a doporučené zásady bezpečného chování

Autoři:

Ing. Jan Polák, Tým silniční bezpečnosti

Ing. Petra Schneiderová, Tým silniční bezpečnosti

Mgr. Markéta Novotná, Tým silniční bezpečnosti

Ing. Vratislav Filler, Laboratoř udržitelného urbanismu

Ing. Jan Frieser, MBA

Ing. Jaroslav Martinek, Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.

Ing. Jiří Novotný, Asociace autoškol

plk. Mgr. Zuzana Pidrmanová, Policejní prezídium PČR, vedoucí oddělení prevence

pplk. Mgr. Veronika Hodačová, Policejní prezídium PČR, oddělení prevence

kpt. Bc. Ondřej Penc, Policejní prezídium PČR, oddělení prevence

JUDr. Jana Horáková, Ministerstvo vnitra ČR, Odbor bezpečnostní politiky

Liberec, 2022

poslední aktualizace k 1. 1. 2024.



Obsah

Úvod, cíl projektu	5
Pravidla provozu na pozemních komunikacích pro cyklisty	6
1.1. Kdo je cyklista	8
1.2. Povinnosti cyklisty	8
1.3. Vybavení jízdního kola	10
Pravidla a doporučení pro bezpečnou jízdu cyklisty	12
2.1. Cyklista a dopravní nehody	13
2.2. Cyklistická přilba	13
2.3. Viditelnost	18
2.4. Jízda s dětmi	18
2.5. Specifika jízdy ve městě	21
Elektrokola a elektrokoloběžky	30
3.1. Elektrokolo, elektrokoloběžka jako nemotorové vozidlo, tj. jízdní kolo	31
3.2. Elektrokolo, elektrokoloběžka jako motorové vozidlo	32
Cyklistická infrastruktura	36
4.1. Stezka pro cyklisty	37
4.2. Stezka pro chodce a cyklisty společná	38
4.3. Stezka pro chodce a cyklisty dělená	40
4.4. Jízdní pruh pro cyklisty a vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty	41
4.5. Piktogramový koridor pro cyklisty	46
4.6. Prostor pro cyklisty	47
4.7. Přejezdy pro cyklisty	48
4.8. Cyklistická zóna	49
4.9. „Cykloobousměrky“ – vjezd cyklistů v protisměru povolen	50
4.10. Obytná zóna	51
4.11. Pěší zóna	52
4.12. Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol	53
4.13. Povolený směr jízdy cyklistů	54
4.14. Zákaz vjezdu všech motorových vozidel	54
4.15. Cyklistická trasa	55
Použité zdroje	58

Úvod, cíl projektu

Cílem materiálu, který máte před sebou, je nabídnout ucelený pohled na pravidla, zásady bezpečné jízdy a aktuální problematiku cyklistiky. Poskytuje základní informace z oblasti české právní úpravy a dopravní bezpečnosti všem, kteří znalosti předávají dál – učitelům, policistům, autoškolám, ale i těm, kteří se o cyklistiku zajímají. Zároveň naráží i na často diskutovaná témata a snaží se upozorňovat a odpovídat na existující nejasnosti. Informace v tomto materiálu jsou rozdělené do třech základních oblastí, a to na povinnosti cyklisty, bezpečnost cyklisty a cyklistickou infrastrukturu.

Cyklistika je oblíbenou sportovní aktivitou vhodnou pro všechny generace. Sednout na kolo, zvolit rychlost a terén, dělá z cyklistiky jeden z nejdostupnějších sportů. O tom, že má pozitivní vliv na lidské zdraví, není pochyb, prospívá srdci a mysli, udržuje nás v kondici. Dalším významným benefitem je její šetrnost k životnímu prostředí. Cyklistou mohou být mladší i starší lidé, aktivní i méně aktivní sportovci. Někdo se cyklistice věnuje rekreačně a vyrazí o víkendu na cyklovýlety s přáteli nebo rodinou. Stejně tak mohou být cyklisty děti, které ve volném čase jezdí nejen na klasickém kole nebo na koloběžce kolem domu, ale třeba i ti, kteří místo auta začali využívat jízdní kolo pro dopravu do zaměstnání, školy nebo za zábavou. Na vzestupu je elektromobilita, rozhodně má co nabídnout. Dávno neplatí, že si elektrokola nebo elektrokoloběžky pořizují pouze senioři či méně zdatnější cyklisté. Jízda na nich má ovšem oproti běžným kolům a koloběžkám svá jistá specifika.

Popularita cyklistiky si bohužel každoročně vybírá daň v podobě nehod a úrazů, které cyklisty postihnou. Někdy za kolizi nemohou, někdy za ní stojí jejich vlastní nepozornost. Dopravní nehoda v lepším případě končí jen odřeninami, v nejhorších úmrtími. Ačkoliv počet dopravních nehod cyklistů z dlouhodobého hlediska neklesá, dochází k poklesu vážných následků těchto nehod. Bohužel i přesto je každoročně evidováno kolem 40 usmrčených cyklistů.

Přestože na silnicích se nejvíce pohybují řidiči motorových vozidel, běžnými účastníky jsou rovněž cyklisté. Právě sdílení silnic těmito dvěma skupinami řidičů nebývá někdy ideální. V případě bezohledné jízdy a nebezpečného jednání se obě skupiny cítí ohrožené. Konflikty často vznikají na základě skutečnosti, že jedna ze stran nerozumí a nepředvídá možné chování toho druhého. Bezpochyby klíčovým faktorem, kromě znalosti pravidel a bezpečné infrastruktury pro cyklisty, je na silnicích vzájemná ohleduplnost, respekt a tolerance.

KAPITOLA

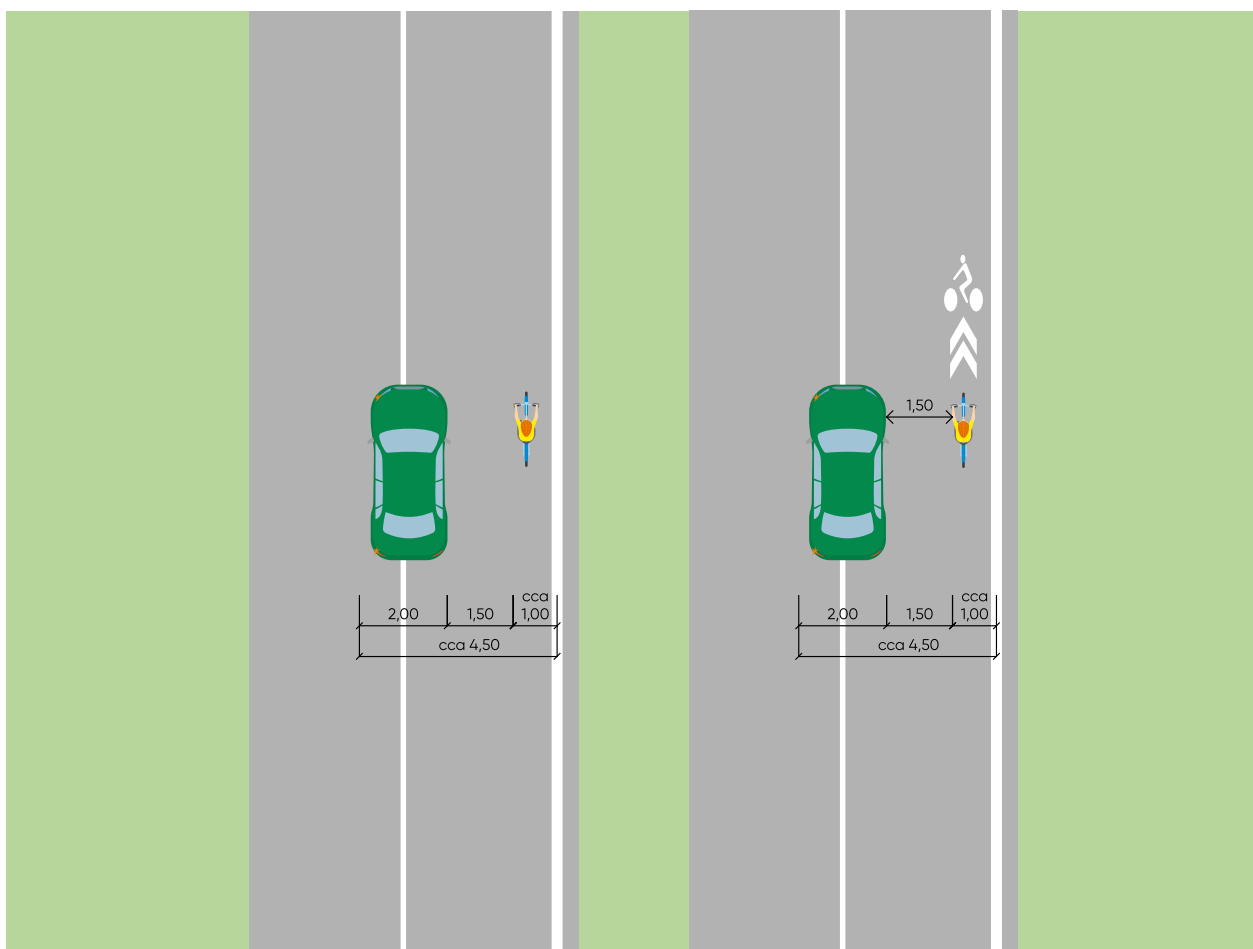


Pravidla provozu
na pozemních
komunikacích pro
cyklisty

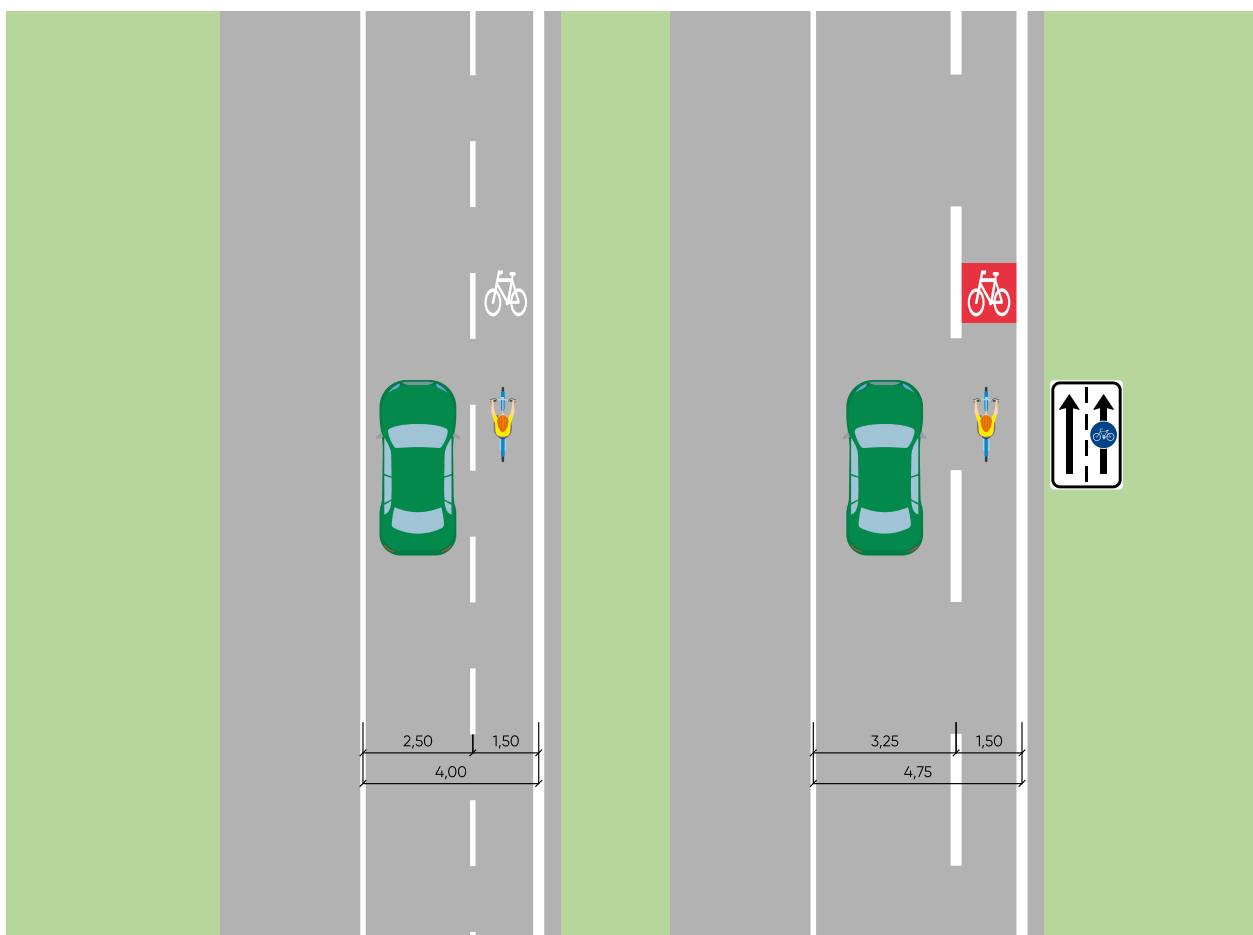
Pro cyklistu, který se pohybuje na pozemní komunikaci, platí pravidla silničního provozu, musí v potřebném rozsahu ovládat legislativu, která upravuje silniční provoz, zejména zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o silničním provozu“), a rozeznat základní cyklistickou infrastrukturu. Tento zákon a prováděcí vyhlášky v posledních letech přinesly některé zásadní změny a novinky, které nejsou cyklisty ani řidiči motorových vozidel dosud v praxi zažité, některé dokonce nejsou příliš známé. Ať už se jedná o jízdní pruhy a vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, cykloobousměrky, cyklistické zóny a další.

Poslední výraznou změnou účinnou od 1. 1. 2022, která se týká bezpečnosti cyklistů, je uzákonění minimálního bezpečného bočního odstupu (ust. § 17 odst. 6. zákona o silničním provozu). Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, připojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m. V místě s nejvyšší dovolenou rychlostí nepřevyšující 30 km/h je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty stanovena na nejméně 1 m.

S úpravou minimálního bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty souvisí i úprava textu upravujícího význam dopravní značky V1a („Podélná čára souvislá“) v Příloze č. 8 vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Nově řidič může přejet podélnou čárou souvislou (plnou čárou), pokud je to nutné k předjíždění cyklisty (při předjíždění cyklisty se samozřejmě musí řidič chovat ohleduplně, nezahajovat předjížděcí manévr na nebezpečném nebo nepřehledném místě, např. v zatáčce). Ustanovení zákona o dodržení bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty se ovšem nevztahuje na jízdu ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty a jízdním pruhu pro cyklisty. Zákon totiž stanoví, že pokud jede cyklista ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty a v jízdním pruhu pro cyklisty jinou rychlostí než ostatní vozidla jedoucí stejným směrem, nejde o vzájemné předjíždění.



Ilustrační obrázek dodržení minimálního bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty v případě obvyklé vozovky a vozovky s vyznačeným piktoogramovým koridorem pro cyklisty.



Ilustrační obrázek, který zobrazuje vozovku s vyznačeným jízdním pruhem pro cyklisty (vlevo) a vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklisty (vpravo). V tomto případě se nejedná o předjíždění cyklisty.

1.1. Kdo je cyklista

Cyklista je účastník provozu na pozemních komunikacích, a to **řidič nemotorového vozidla** (ust. § 2 písm. d), h) zákona o silničním provozu).

Jízdním kolem se z hlediska zákona o silničním provozu rozumí i koloběžka (ust. § 57 odst. 2 zákona o silničním provozu) a za stanovených podmínek i elektrokolo.

Naopak, cyklistou není ten, kdo vede jízdní kolo. Toho zákon považuje za chodce, stejně jako osobu, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení či pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy (ust. § 2 písm. j) zákona o silničním provozu).

1.2. Povinnosti cyklisty

Každý řidič má zákonem stanovenou povinnost chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob, ani ten svůj, řídit se na pozemních komunikacích pravidly silničního provozu, řídit se světelnými signály, dopravními značkami apod. (ust. § 4 písm. a), b) a c) zákona o silničním provozu).

Kromě těchto obecných povinností stanoví zákon o silničním provozu, případně další právní předpisy, i zvláštní pravidla speciálně pro cyklisty.

Cyklista musí

- Jezdit na pozemní komunikaci vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak (ust. § 11 odst. 1 a § 57 odst. 2 zákona o silničním provozu). Zvláštní okolnosti jsou popsány v dalších kapitolách. Nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí jet po pravé krajnici (ust. § 57 odst. 2 a § 39b odst. 3 zákona o silničním provozu). Toto se nevztahuje na cyklistickou a sdílenou zónu, kde cyklisté smějí užívat vozovku v celé její šíři (ust. § 39a odst. 2 a § 39b odst. 3 zákona o silničním provozu).
Bližší informace jsou uvedeny v kapitole „Pravidla a doporučení pro bezpečnou jízdu cyklisty“.
- **Cyklista a osoba přepravovaná na jízdním kole, kteří jsou mladší 18 let, jsou povinni za jízdy použít ochrannou přilbu** schváleného typu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě (ust. § 58 odst. 1 zákona o silničním provozu). (Zde došlo v roce 2024 ke změně zákona, povinnost se dříve vztahovala pouze na cyklistu, tedy jen na řidiče jízdního kola).
- **Jet jen jednotlivě za sebou**, mimo cyklistické a sdílené zóny (ust. § 57 odst. 3, ust. § 39a odst. 2 a § 39b odst. 3 zákona o silničním provozu).
- **Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda může vozovku přejet**, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy příježdějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo (ust. § 57 odst. 8 zákona o silničním provozu).
- **Podrobit se na výzvu** policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření, **zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou návykovou látkou** (ust. § 5 odst. 1 písm. f) zákona o silničním provozu).
- **Za snížené viditelnosti musí mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítlnu se světlem červené barvy** nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítlnu bílé barvy s přerušovaným světlem (ust. § 58 odst. 5 zákona o silničním provozu).

Cyklista nesmí

- **Jet na kole po požití alkoholu nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholu nebo užití jiné návykové látky, kdy by mohl být ještě pod jejich vlivem** (ust. § 5 odst. 2 písm. a) a b) zákona o silničním provozu).
- **Na jednomístném kole jezdit ve dvou**, s několika výjimkami:
 - Pokud je jízdní kolo vybaveno **pomocným sedadlem pro přepravu dítěte** a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let (ust. § 58 odst. 3 zákona o silničním provozu).
 - Osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let **v přívěsném vozíku** určeném pro přepravu dětí, který splňuje technické podmínky stanovené zvláštním právním předpisem, nebo dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu **spojovací tyčí** (ust. § 58 odst. 3 zákona o silničním provozu).
- **Jet bez držení řídítek** (tj. nesmí např. za jízdy kouřit nebo telefonovat), držet se za jízdy jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích (ust. § 58 odst. 4 zákona o silničním provozu).
- **Mít při jízdě nohy mimo šlapadla** (ust. § 58 odst. 4 zákona o silničním provozu).

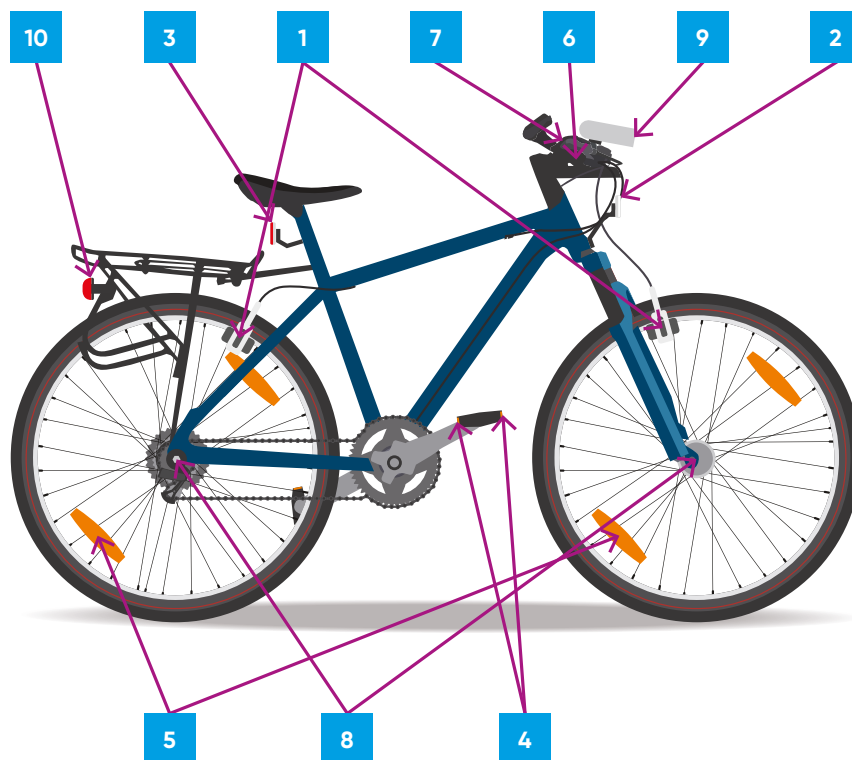
Cyklista může

- **Předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici pomalu jedoucí nebo stojící vozidla**, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti. To neplatí, odbočuje-li vozidlo vpravo a dává-li znamení o změně směru jízdy (ust. § 57 odst. 4 zákona o silničním provozu).
- **Osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let v přívěsném vozíku** určeném pro přepravu dětí, který splňuje technické podmínky stanovené zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, **nebo dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí** (ust. § 58 odst. 3 zákona o silničním provozu).

- **Dítě mladší 10 let** smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné, pěší a sdílené zóně (ust. § 58 odst. 2 zákona o silničním provozu).

1.3. Vybavení jízdního kola

Technické požadavky na bezpečnost jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků pro jejich užití v provozu na pozemních komunikacích upravuje příloha č.8 vyhlášky č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.



TYTO ČÁSTI JSOU POVINNÉ PRO KAŽDÉ JÍZDNÍ KOLO:

1. **Dvě na sobě nezávislé účinné brzdy** s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku. Jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou.
2. **Přední odrazka bílé barvy.** Tato odrazka může být nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností. Odrazka musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola. Plocha odrazky nesmí být menší než 2 000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí $\pm 15^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 5^\circ$. Odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty.
3. **Zadní odrazka červené barvy.** Tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítlou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností. Plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, odrazka musí být pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejblíže k ní ve výšce 250–900 mm nad rovinou vozovky. Činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci $\pm 15^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 5^\circ$. Odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty.
4. **Oranžové odrazky (autožluť) na obou stranách pedálů.** Tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti.

5. **Oranžové odrazky na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol**, a to nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožlut) na každé straně kola. Plocha odrazky nesmí být menší než 2 000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm. Tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích plášťů pneumatik či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklisty.
6. **Zaslepení konců řídítek (zátkami, rukojeťmi).**
7. **Zakončení ovládacích páček brzd a konce řídítek musí být obaleny materiálem pohlcujícím energii**, nebo jsou-li použity tuhé materiály, musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo jsou-li použity tuhé materiály, musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm.
8. **Matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené.**

PŘI JÍZDĚ ZA SNÍŽENÉ VIDITELNOSTI MUSÍ BÝT JÍZDNÍ KOLO DÁLE VYBAVENO:

9. **Vpředu světlomemet bílé barvy.** Světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu, a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem cyklisty měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítlnou vyzařující světlo bílé barvy s přerušovaným světlem.
10. **Zadní svítlnou vyzařující světlo červené barvy.** Podmínky pro umístění této svítlny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky (uvedeno výše v bodě 3). Zadní svítlna vyzařující světlo červené barvy může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy. Zadní svítlna vyzařující světlo červené barvy může být nahrazena svítlnou s přerušovaným světlem červené barvy.

Zdrojem elektrického proudu (dynamo, baterie). Jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel uvedených v bodě 9 a 10 po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení.

DALŠÍ DOPORUČENÁ VÝBAVA JÍZDNÍHO KOLA

- blatníky
- zvonek
- kryt řetězu
- náradí, pumpička, náhradní duše
- dále například košík, tachometr, cyklobrašna, láhev s pitím, cyklozámek, cyklistické brýle k ochraně zraku, atd.

Další požadavky na technické vybavení kola

- Je-li jízdní kolo vybaveno **pomocným sedadlem pro přepravu dítěte**, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry musí být provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy. Je-li jízdní kolo vybaveno nosičem zavazadel, musí být tento nosič řádně a spolehlivě připevněn a nesmí ovlivňovat bezpečnost jízdy.
- **Pneumatiky a ráfky** nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy.
- Jízdní kola uváděná na trh musí mít na snadno dostupném místě rámu trvanlivě vyznačeno dobře čitelné **výrobní číslo** nebo být vybavena zařízením jej spolehlivě nahrazujícím. Za spolehlivě výrobní číslo nahrazující zařízení se v tomto případě považuje například i elektronický nosič takové informace, který bude pevně spojen s rámem jízdního kola.

Přesné technické požadavky na výbavu jízdního kola najdeme v příloze č. 8 vyhlášky č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

KAPITOLA



Pravidla a doporučení
pro bezpečnou jízdu
cyklisty

Cyklisté jsou spolu s chodci a motorkáři nejzranitelnější účastníci silničního provozu. Být ve větším bezpečí jim zajistí dodržování některých zásad:

- **Používat cyklistickou přilbu i nad zákonem stanovený věkový limit 18 let,** tím se chránit před následky případného pádu.
- **Být vidět,** tj. využívat reflexních materiálů a výrazných barev na oblečení a doplňcích. I za nesnížené viditelnosti je vhodné aktivovat obě svítilny s přerušovaným světlem.
- **Chovat se předvídatelně, ohleduplně, ukázněně a dodržovat pravidla silničního provozu.** I cyklista, jako řidič nemotorového vozidla, musí dodržovat bezpečnou vzdálenost za před ním jedoucím vozidlem, nesmí vjíždět na železniční přejezd ve chvíli, kdy svítí červená světla, ...
- **Mít kolo v dobrém technickém stavu a mít potřebnou výbavu.**
- **Nejezdit na kole pod vlivem alkoholu nebo pod vlivem jiných návykových látek.**
- **Dobře naplánovat trasu,** tj. pokud je to možné, volit cyklistickou infrastrukturu, vyhnout se provozu, zejména frekventovaným komunikacím.
- **Komunikovat s okolím.** Dávat včas a zřetelně znamení paží o změně směru jízdy, vyvarovat se za jízdy poslouchání hudby, telefonování a jiným činnostem, které odvádí pozornost cyklisty.
- Pro cyklistu je užitečné vozit s sebou např. i lékárníčku, mobilní telefon s aplikací „Záchranka“ a mapovou aplikací, láhev s pitnou vodou, cyklistické rukavice, brýle.
- **Být dobrým příkladem dětem.**

2.1. Cyklista a dopravní nehody

Cyklista je jako účastník dopravní nehody povinen ohlásit dopravní nehodu Policii České republiky (telefonní číslo tísňové linky 158) pokud při dopravní nehodě došlo k usmrcení nebo zranění osoby, případně je-li podezření na zranění nebo škoda zřejmě převyšuje částku 100 000 Kč.

Další podmínky pro ohlašovací povinnost jsou stanoveny v § 47 zákona o silničním provozu.

Každý je povinen poskytnout podle svých schopností první pomoc zraněným a ke zraněnému přivolat zdravotnickou záchrannou službu (telefonní číslo 155). Do mobilního telefonu je možné nainstalovat aplikaci „Záchranka“, která umožní rychlé spojení se Zdravotnickou záchrannou (případně horskou) službou, včetně GPS lokalizace místa dopravní nehody. Urychlíte tak příjezd záchranné služby na místo nehody. (V rámci Evropské unie je možné využít i tísňovou linku 112, v horských oblastech České republiky též jednotnou linku 1210.)



www.zachrankaapp.cz

2.2. Cyklistická přilba

První cyklistická přilba vznikla v 19. století, kdy se zvýšil počet vhodných cest a cyklistika se tak stala oblíbenou zábavou. Nárůst počtu aut s sebou nesl vyšší nehodovost a nejčastějším zraněním byla poranění hlavy cyklistů. První cyklistická přilba se ale podobala spíše klobouku a neplnila téměř žádnou ochrannou funkci. Přilba podobná té dnešní vznikla až ve 20. století a byla tvořena koženými pásky vycpanými vlnou, které vedly přes temeno a byly připevněné na prstenci vedoucím okolo hlavy. V dalším období se cyklisty využívala přilba hokejová. S přilbami podobným těm dnešním se setkáváme od 70. let 20. století.

Jeden z tuzemských výzkumných projektů, zaměřených na používání cyklistických přileb, analyzoval 119 cyklistů, kteří byli v průběhu let 1995 – 2013 usmrceni ve dvou krajích ČR. Studie došla k závěru, že 37 % cyklistů by dopravní nehody přežilo, kdyby použili cyklistické přilby. Takže tvrzení, že cyklistická přilba dokáže zachraňovat životy, rozhodně není přehnané.

Různé typy přileb



Rozvoj cyklistiky a jejich různých podob s sebou přinesl i různé speciální požadavky na cyklistickou přilbu. U klasických **silničních přileb** je primárně sledována snaha o co nejvyšší bezpečnost, nejnížší hmotnost a nejlepší odvětrávání.

MTB přilby – vypadají podobně jako silniční, mají v porovnání s nimi většinou lépe chráněný týl a boční strany hlavy, bývají opatřeny štítkem proti slunci. Mohou se využívat v náročnějším terénu.



BMX přilby – využívají je zejména cyklisté k jízdě ve skate parcích a na U-rampách. BMX a freestyle přilby jsou konstruované tak, aby chránily hlavu, zátylek i spánky, vzhledem k možnému riziku při provádění náročných triků. BMX a freestyle helmy se hodí i na skateboard a brusle.

Integrální přilby na sjezd a freeride – vizuálně se podobají helmám na motocykl, ochraňují i čelist jezdce a hlavu z boku a v týlu, a tím maximalizují bezpečnost.

Materiál

Cyklistické přilby obecně mají zvenku tenkou skořepinu, uvnitř objemný pěnový polyester a dále pásky, které ji spolehlivě drží na místě během normálního použití i v případě nehody. Pěna uvnitř přilby je navržena tak, aby se při nehodě zmáčkla a praskla, a tím ztlumí a rozptýlí sílu nárazu. Skořepina drží pěnu pohromadě v případě nárazu. Některé přilby mají uvnitř pěny klec, která drží její tvar. Popruhy fixují přilbu na hlavě.

Výrobci neustále vyvíjí a testují nové materiály a technologie posilující bezpečnost a komfort cyklistických přileb.

Technologie In-mold

Při předchozích technologiích se tvar přilby vyřezal z většího kusu polystyrenu, čímž mohlo dojít k narušení celistvosti materiálu, a vznikla tak místa s nežádoucím napětím materiálu.

V dnešní době se cyklistické přilby vyrábějí In-mold technologií, tedy vstřikováním polystyrenové pěny do tvrdé plastové skořepiny. Za účelem snížení hmotnosti při současném zachování pevnosti přileb používají někteří výrobci kombinaci dvou druhů polystyrenové pěny s různou hustotou. Přilby jsou lehké, pohodlné a pevné.

Někteří výrobci přicházejí i s technologií Double-In-mold, kdy je vnitřní část helmy z EPS (polystyrenu) současně vstřikována do horní i spodní části skořepiny. Zadní a spodní boční část helmy pak lépe chrání při nárazu.

Dalším krokem ke zvýšení pevnosti a snížení hmotnosti přilby, jsou postupy, kdy jsou přilby uvnitř polystyrenu vyztuženy pleteninou z různých materiálů, zejména karbonu, hliníku nebo kevlaru.

Specifickým materiálem některých přileb je Coroyd, materiál vzhledem připomínající včelí plástve, který velmi dobře absorbuje sílu nárazu (až o 35 % lépe než extrudovaný polystyren).

Technologie MIPS

Největším nebezpečím, které hrozí hlavě během pádu při jízdě na kole, nepředstavuje samotný náraz hlavy do země, ale následně vzniklé rotační síly, působící na mozek. Podstatou technologie MIPS je dovnitř přilby umístěná tenká plastová vložka, která se může pohybovat o zhruba 10–15 mm vůči korpusu, čímž dojde při pádu k omezení rotační síly působící na hlavu. Průkopníkem tohoto řešení byla švédská firma Mips, v současné době je na trhu více druhů řešení, ale všechny pracují na velmi podobném principu.



www.youtube.com/watch?v=tZZ5NJEewcc

V posledních několika letech se začínají objevovat zcela nové modely přileb, u kterých nejde jen o pohyblivý skelet, umístěný dovnitř přilby, ale o kompletní vnitřní upínací systém, jehož nedílnou součástí je i vlastní pohyblivý MIPS skelet.

Nejmladší variantou MIPSu je systém označovaný Spherical Powered by MIPS. Jde o to, že pružné elementy jsou přímo uvnitř vlastní konstrukce helmy, a nikoliv pod výstelkami nebo v rámci upínacího mechanismu. Celou konstrukci si můžeme představit jako kloub. Skořepina se skládá ze dvou polokoulí, které po sobě kloužou jako kloub.



www.youtube.com/watch?v=gZPaNsdD-rc

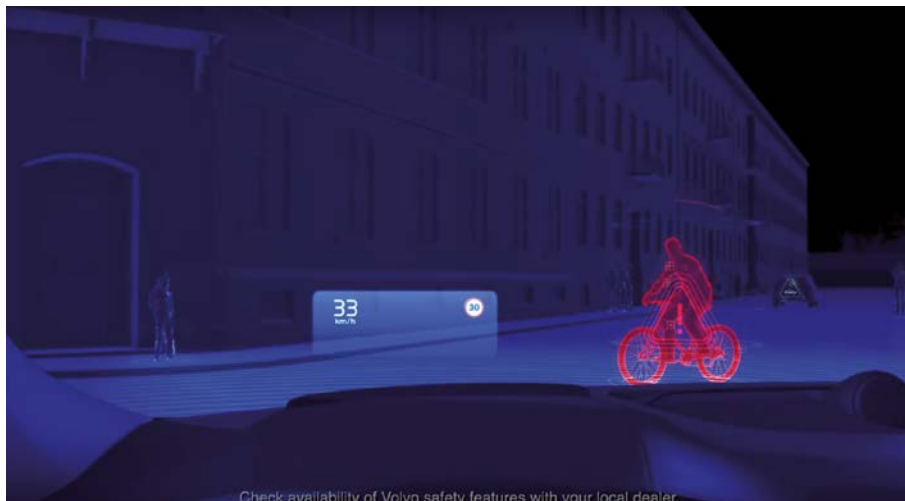
Co musí splňovat cyklistická přilba

Cyklistické přilby, které se prodávají v České republice, musí splňovat normu **ČSN EN 1078 +A1 (832166)** **Přilby pro cyklisty a pro uživatele skateboardů a kolečkových bruslí.** Informace o splnění normy je uvedena přímo na helmě. Lze se setkat s mezinárodními atesty – označení CPSC, SNELL, B90A, CE, AS/NZS.

POC a Volvo Cars vyvinuly historicky první crash test pro střet cyklisty s automobilem

Automobilka Volvo se spojila s přední švédskou značkou POC zabývající se bezpečností při provozování sportovních aktivit. Společně provedly jako první na světě sérii crash testů cyklistické přilby při střetu s automobilem. Jejich snahou bylo využít reálné dopravní situace k vyvinutí technologií, které slouží ke zlepšení bezpečnosti a nahradit tak do té doby využívané testy, kdy se z určitých výšek pouštěly přilby na rovný povrch, bez ohledu na střet cyklisty s automobilem.

Nové crash testy firem Volvo a POC probíhají tak, že cyklistické přilby POC nasazené na hlavách figurín jsou připevněny k testovacímu zařízení, které figuríny za účelem různých měření vysílá v různých rychlostech a pod různými úhly do střetů s různými částmi kapoty stojícího automobilu Volvo.



www.youtube.com/watch?v=67THI3ow3Bo

Komfort

- Tvar i velikost přilby musí korespondovat s naší hlavou a tím zajistit řádné upevnění a pohodlné nošení.
- Při nákupu přilby je důležité ji vyzkoušet.
- Pokud nosíme dioptrické nebo cyklistické brýle, je nutné přilbu vyzkoušet i s nimi. Z počátku mírný tlak nemusí působit potíže, ovšem při dlouhém nošení přilby může způsobovat bolest hlavy a tím mimo jiné narušit koncentraci při jízdě na kole.
- Důležitým prvkem cyklistické přilby je i odvětrávání, nejlépe se sítkou proti vniknutí hmyzu do přilby.
- Ke komfortu jistě patří i design, zejména malé děti upřednostňují vzhled. Dítě musí být s přilbou spokojené. Při jejím výběru je proto vhodné respektovat názor dítěte. Pokud se mu bude přilba vzhledově líbit, bude ji rádo nosit.

Pevné držení na hlavě

- Přilba musí být na hlavě řádně připevněna. Takovou zkoušku je možné provést hned při nasazení přilby.
- Přilba by měla při zatřesení hlavou v předklonu i záklonu držet i s rozepnutými upínacími řemínky.
- Přilba se nesmí samovolně posunout směrem do čela ani do týlu, a to při jakémkoliv pohybu.
- Skrze skořepinu jsou po obou stranách hlavy upevněny dva pásy, které jsou vedeny na boční části hlavy kolem uší, kde tvoří písmeno „Y“. Tyto pásy jsou spojeny pod bradou sponou, která musí umožnit pohodlné nastavení a zároveň musí být lehce rozepínatelná jednou rukou. Stejně tak regulace velikosti obvodu hlavy musí umožnit jednoduché povolení či utahnutí jednou rukou.
- Upínací mechanismus musí být správně dotažený, kdy mezi řemínky a bradu je možné vsunout maximálně dva prsty.
- Řemínky musí být při jízdě na kole vždy zapnuté, jinak přilba při nehodě neplní svou bezpečnostní funkci!

Péče o cyklistickou přilbu

Každá přilba, která prodělala jakýkoliv náraz, musí být vyřazena z používání, a to i když nejeví zřetelné známky poškození. Na přilbě může nárazem dojít k mikroskopickým trhlinkám (nebo dokonce k prasknutí absorpčního materiálu), které nemusí být pouhým okem viditelné, a přesto přilba ztrácí svoji účinnost v případě dalšího nárazu. Stejně jako všechny materiály se časem opotřebovávají, výjimkou nejsou ani ty, z nichž jsou vyrobeny přilby. Pro možnou ztrátu svých původních vlastností by se měla tedy obměnit jednou za 3 až 5 let při pravidelném nošení a jednou za 8 let při občasném používání. Při čištění přilby je důležité se vyvarovat chemickým čisticím prostředkům, které by mohly narušit její strukturu.



Cyklistická přilba není správně nastavena, cyklistka má chybně seřízené upínací řemínky. Jeden řemínek by měl vést před uchem a druhý za uchem.



Cyklistická přilba je příliš vzadu, cyklistka má odkryté čelo a nemá tak chráněný obličej.



Cyklistická přilba je příliš vpředu, cyklistce brání ve výhledu a navíc nemá chráněn zátylek.



Cyklistická přilba je nasazena obráceně, nefunguje tedy jako ochranný prvek.



Cyklistka má špatně seřízené řemínky cyklistické přilby. Řemínky vedoucí před a za uchem by se měly setkat pod ušním boltcem. Utažení řemínků pod bradou je příliš volné. Doporučení je takové, že mezi řemínek a bradu by se měly vejít dva prsty.



Dobře zvolená velikost přilby, připevněna dotahovacím mechanismem (např. dotahovací kolečko), správně nasazena a upevněna.

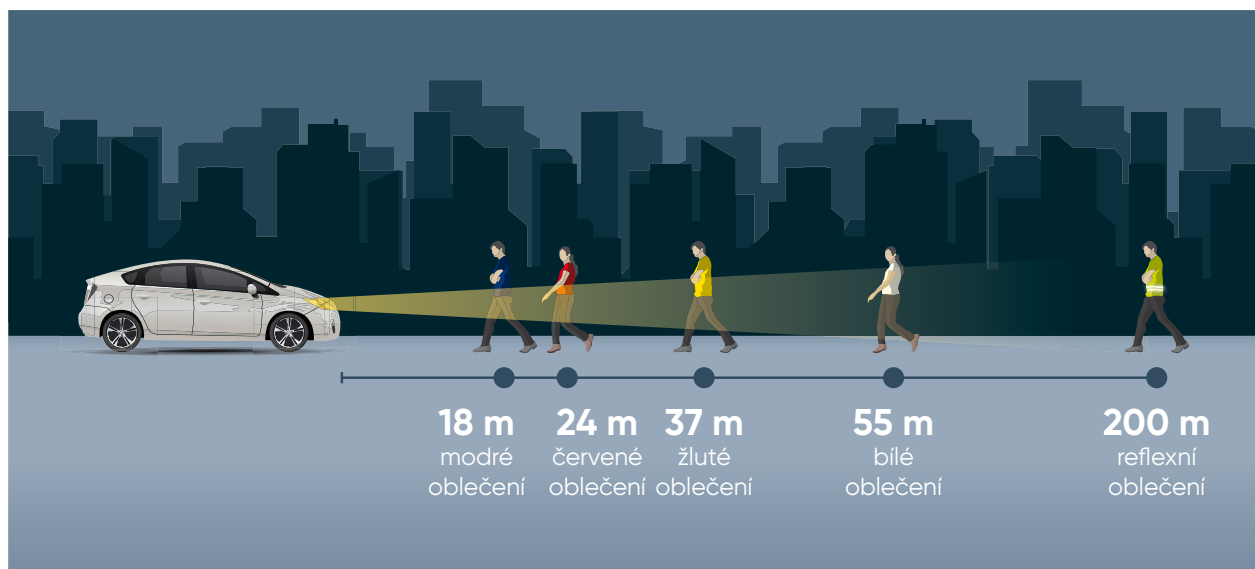
2.3. Viditelnost

Snížená viditelnost, to není jen tma. Obecně se jedná o situace, kdy účastníci silničního provozu dostatečně zřetelně nerozeznají jiné osoby, vozidla, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například **od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu** (ust. § 2 písm. ff) zákona o silničním provozu).

Pro bezpečnost cyklisty je důležité, **aby byl dobře vidět**. Aby řidič mohl včas přiměřeně reagovat na situaci v silničním provozu (např. dát přednost, bezpečně se vyhnout nebo zabrzdít), musí cyklistu nejprve zaregistrovat, rozpoznat nebezpečí a adekvátně vyhodnotit vzniklou dopravní situaci. Proto je nezbytné, aby cyklistu včas viděl (na dostatečnou vzdálenost).

Toho lze docílit používáním výrazných barev a reflexních materiálů na oblečení a různých doplňcích cyklisty. Samozřejmostí je přitom používání stanoveného osvětlení jízdního kola.

Fluorescenční barvy, zpravidla jasně žlutá, oranžová nebo zelená, zvyšují viditelnost za denního světla a dále pak za svítání a soumraku. Za tmy však tuto svou výhodu ztrácejí. Naopak **reflexní materiály** tím, že odrážejí světlo v úzkém kuželu zpět ke zdroji až na vzdálenost 200 m, výrazně zvyšují viditelnost za tmy a za snížené viditelnosti. Samo výrazně zbarvené oblečení, bez reflexních prvků, cyklistu za tmy neochrání. **Za nejlepší je tak třeba považovat kombinaci obou materiálů**. Při jízdě za snížené viditelnosti pak cyklistu nejlépe zviditelní bezvadný stav osvětlení jízdního kola a oblečená reflexní vesta.



Ilustrační obrázek – efekt využití reflexních materiálů a různých barev oblečení v silničním provozu za snížené viditelnosti.

2.4. Jízda s dětmi

Aby byla jízda na kole s dětmi bezpečná, je třeba kromě výše uvedeného (používání cyklistické přilby, zajištění dobré viditelnosti) dodržovat některá základní pravidla a doporučení:

- **Děti jedou na kole mezi dospělými** (doprovodem) – jeden doprovod jede vpředu a jeden vzadu. Pokud jede pouze jeden dospělý, dítě jede na kole před dospělým, aby na něj doprovod viděl.
- Při jízdě ve skupinách s dětmi dospělý doprovod jedoucí na konci skupinky drží pozici mírně vlevo, aby se pro děti zvětšil bezpečný boční odstup od předjížděných vozidel.
- **Zohlednit výběr trasy.** Zpočátku pro jízdu na kole vybírat taková místa, kde je co nejmenší provoz motorových vozidel. Při plánování jízdy s dětmi v co největším rozsahu využívat stezky pro cyklisty, jízdní pruhy pro cyklisty a další cyklistickou infrastrukturu. Děti tak mají možnost získat v bezpečném prostředí potřebné znalosti a dovednosti pro samostatnou jízdu v provozu.
- **Seznámit děti s bezpečnou jízdou na kole.** I malé dítě v doprovodu dospělé osoby by mělo znát základy silničních pravidel, mělo by se umět chovat i na cyklostezce.
- **Ujistit se před jízdou, že dítě bezpečně ovládá kolo,** zejména před novou sezonou, pokud má kolo nové.

- **Být dětem příkladem,** i jako dospělý nosit cyklistickou přilbu, využívat reflexní prvky, dodržovat pravidla a chovat se ohleduplně.

Možnosti pro jízdu s malými dětmi

- **Pomocné sedadlo pro přepravu dítěte a pevné opěry pro nohy,** na kterém může **osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let. Spolujezdci do 18 let musí použít ochrannou přilbu.**



- **Přívěsný vozík určený pro přepravu dětí.** Zákon umožňuje **osobě starší 18 let** vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let v přívěsném vozíku určeném pro přepravu dětí, který splňuje technické podmínky stanovené zvláštním předpisem. Dítě v přívěsném vozíku nemá ze zákona povinnost mít na hlavě nasazenou ochrannou přilbu.

K jízdnímu kolu se smí připojit přívěsný vozík, který není širší než 900 mm, má na zádi dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru umístěné co nejbližší k bočním obrysům vozíku a je spojen s jízdním kolem pevným spojovacím zařízením. Zakrývá-li přívěsný vozík nebo jeho náklad za snížené viditelnosti zadní obrysové červené světlo jízdního kola, musí být přívěsný vozík opatřen vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem. Jsou-li v přívěsném vozíku přepravovány děti, musí být přívěsný vozík označen žlutým nebo oranžovým praporkem nebo štítkem o rozměru 300 x 300 mm vztyčeným ve výšce 1 200–1 600 mm nad úroveň vozovky.



- **Dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí.** I v tomto případě zákon umožňuje osobě starší 18 let vozit dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí. Spolujezdci do 18 let musí použít ochrannou přilbu.



UPOZORNĚNÍ

Přeprava dítěte na jedné koloběžce s dospělým není v souladu se zákonem ani s bezpečným způsobem jízdy.

1 Cyklista jede rychlostí 15 km/h a spadne po hlavě dolů. Jeho pád odpovídá pádu po hlavě na beton z výšky 1m.

2 Cyklista jede rychlostí 25 km/h a spadne z kola na hlavu. Jeho pád se rovná pádu z výšky 2,5m hlavou dolů na beton.

3 Došlo ke kolizi cyklisty a auta. Kolo jelo rychlostí 15 km/h a auto 35 km/h. Síla nárazu cyklisty se poté rovná rychlosti 50 km/h a odpovídá pádu z výšky 10m.



2.5. Specifika jízdy ve městě

Jízda ve městě má svá specifika. Cyklista, který se rozhodne pro jízdu ve městě, musí počítat s větší hustotou provozu a musí tak reagovat na větší množství situací a podnětů. Podrobné informace k této problematice je možné získat třeba na www.mestemnakole.cz nebo v knížce „Městem na kole – Příručka městského cyklisty“ autorů Vratislava Fillera a Jiřího Motýla, kteří jsou sami aktivními cyklisty ve městě a vychází tak i ze svých vlastních zkušeností. Konkretizují praktická řešení dopravních situací cyklisty ve městě, ale také otevírají některá témata, která se z praxe ukazují pro bezpečnost cyklistů důležitá a zároveň v současné době nemají konkrétní oporu v zákoně nebo jsou zákonem řešena nedostatečně a snaží se posouvat tyto problémy k řešení. Zákon myslí na bezpečnost stanovením obecné povinnosti všem účastníkům provozu na pozemních komunikacích v § 4 písm. a) zákona o silničním provozu, kde je uvedeno „... každý je povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní...“

Aby byla jízda cyklisty ve městě bezpečná, pro cyklistu co nejvíce komfortní a zároveň v souladu s potřebami ostatních účastníků provozu, je potřeba zejména ohleduplnost, znalost pravidel a předvídatelnost. Vstup mezi městské cyklisty bezpochyby usnadní seznámení se se základními možnými situacemi a jejich možným řešením v rámci zákonem stanovených pravidel, bezpečnosti, slušnosti a ohleduplnosti. Diskutovanými situacemi jsou například vztah cyklistů a chodců, jízda cyklisty v jízdních pruzích, odbočování vlevo a další.

Situace v silničním provozu zejména ve městech je samozřejmě složitá pro obě skupiny, jak pro cyklisty, tak pro řidiče motorových vozidel, ale cyklisté jsou tady ti zranitelnější účastníci silničního provozu a jako takoví si hledají prostor, který jim umožní bezpečné využívání cyklodopravy. To může vést k tomu, že určitému chování cyklistů v silničním provozu řidiči motorových vozidel nerozumí a mohou ho považovat za aroganci a agresivní chování. Řidič motorového vozidla, který není i cyklistou, si například neuvědomí, že cyklista jede metr od zaparkovaných vozidel z toho důvodu, aby v případě, že řidič zaparkovaného vozidla otevře dveře vozidla do jízdní dráhy cyklisty, nebyl dveřmi sražen. Stejně tak cyklista, který se v malém nebo středním kruhovém objezdu nedrží přímo u pravé krajnice, jak mu ukládá zákon, ale blíže středu, to nedělá s úmyslem řidiče motorového vozidla zdržovat, ale chce se vyhnout možné kolizi při předjíždění v kruhovém objezdu a následnému tzv. „pravému háku“, kdy řidič motorového vozidla hned po předjetí cyklisty vyjíždí z kruhového objezdu a cyklistu srazí.

V následujícím textu jsou uvedeny některé ze situací, které mohou řešit cyklisté a potažmo i řidiči motorových vozidel.

Cyklista a chodec

Chodec je dalším zranitelným účastníkem silničního provozu. Chodec ze zákona využívá ve městě převážně chodník, případně chodcům určené značené stezky. Cyklista by měl chodce míjet s dostatečným bočním odstupem, poděkovat, k upozornění využívat zvonek, a to v dostatečném předstihu, být připraven řešit nenadálou nebo nebezpečnou situaci zpomalením nebo zastavením.

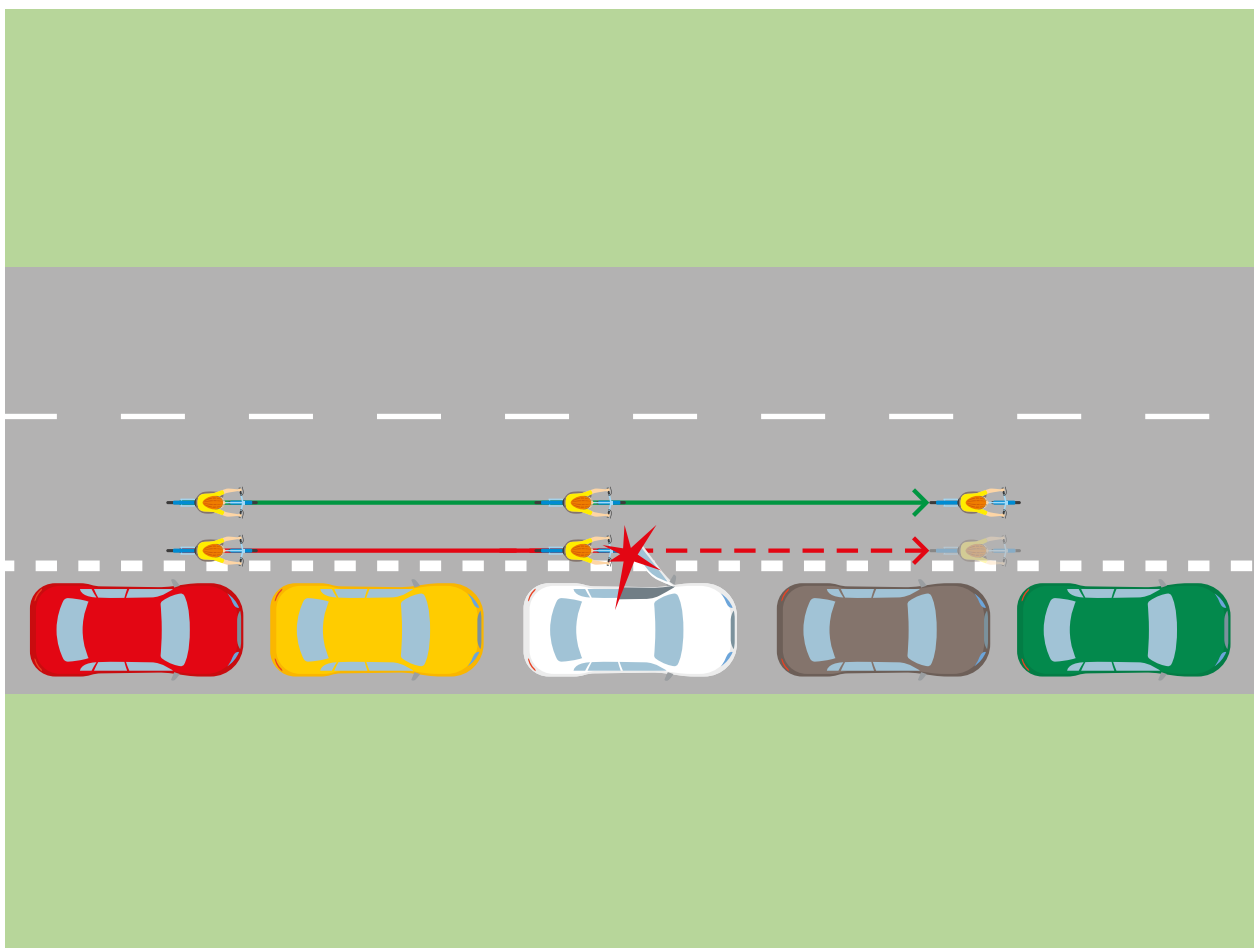
V pěší zóně a na chodníku s povolenou jízdou cyklistů musí cyklista dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům a v případě nutnosti i zastavit. Zvláště opatrně by se měl cyklista chovat, míjí-li seniory, děti nebo chodce se psy.

Jízda v jízdním pruhu

Jízda těsně u pravé krajnice. Cyklista má povinnost jezdit při pravém okraji vozovky, nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí jet po pravé krajnici. Ovšem není vhodné jet těsně u kraje. Správné je nechat si rezervu alespoň tři čtvrtě metru od obrubníku, což umožní vyhnout se kanálům či dalším překážkám u kraje (např. štěrku po zimní údržbě). Současně má cyklista bezpečnostní a manipulační prostor v případě, že je příliš těsně předjížděn.

Stále pro cyklistu platí, že se musí chovat ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, jak mu ukládá zákon. Musí jet tak, aby to bylo bezpečné pro něj i pro ostatní účastníky silničního provozu. Pokud jede v místě, kde mu dostatečně velká krajnice s kvalitním povrchem a bez účasti chodců umožní jízdu, je to ideální prostor, kde se může pohybovat. Pokud tomu tak není, musí se chovat v souladu s výše uvedeným. Chovat se předvídatelně, upozorňovat ostatní účastníky silničního provozu na změnu své jízdy, nebránit řidičům motorových vozidel v předjíždění v místech, kde je to možné.

Dodržení odstupu od podélně zaparkovaných vozidel a vyhnout se tzv. „dveřní zóně“, tedy situaci, kdy by řidič zaparkovaného vozidla otevřel dveře do jízdní dráhy cyklisty. Je vhodné dodržovat boční odstup zhruba jeden metr od zaparkovaných aut, ve stoupání a při pomalé jízdě méně, při rychlé jízdě více.



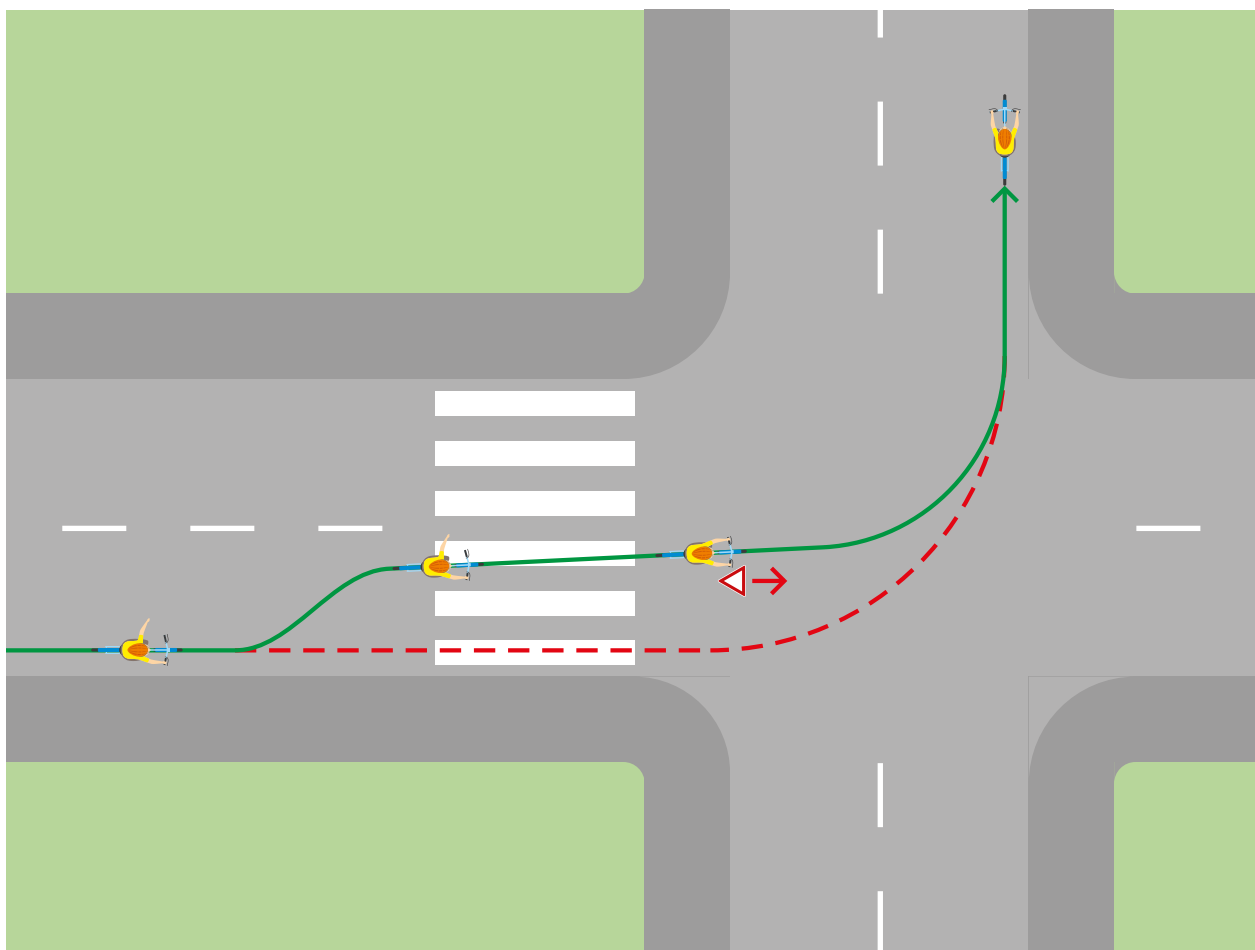
Jízda podél zaparkovaných vozidel.

Odbočování vlevo

Některé komplikované křižovatky s sebou pro cyklistu přinášejí složitou situaci při odbočování vlevo. Roli zde hraje zkušenost cyklisty a znalost místa. Pokud se cyklista necítí jistý, je vhodné využít možnost se-sepnutí z kola a převedení kola po přechodech pro chodce.

Postup odbočení vlevo:

- ohlédnout se přes levé rameno dozadu a zjistit, zda je možné zahájit odbočování,
- dát znamení o změně směru jízdy upažením levé ruky,
- zařadit se vlevo v jízdním pruhu, kde se cyklista nachází; v silném provozu je třeba zařadit se v přiměřeném předstihu do proudu jedoucích vozidel,
- dát přednost protijedoucím vozidlům (zastavit, pokud jedou vozidla proti),
- odbočit.

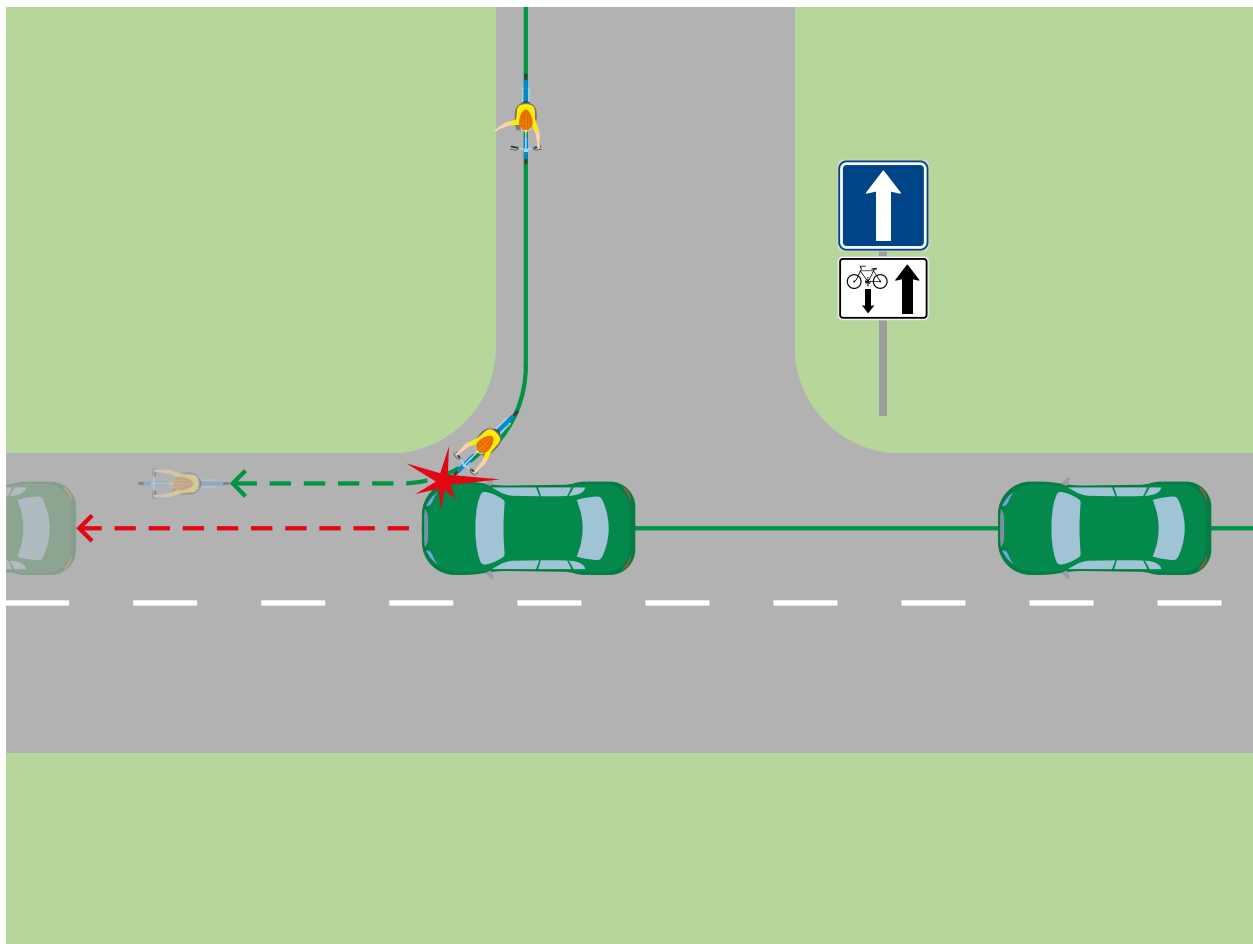


Odbočení vlevo

„Cykloobousměrka“ – vjezd cyklistů v protisměru povolen (dopravní značka E 12b)

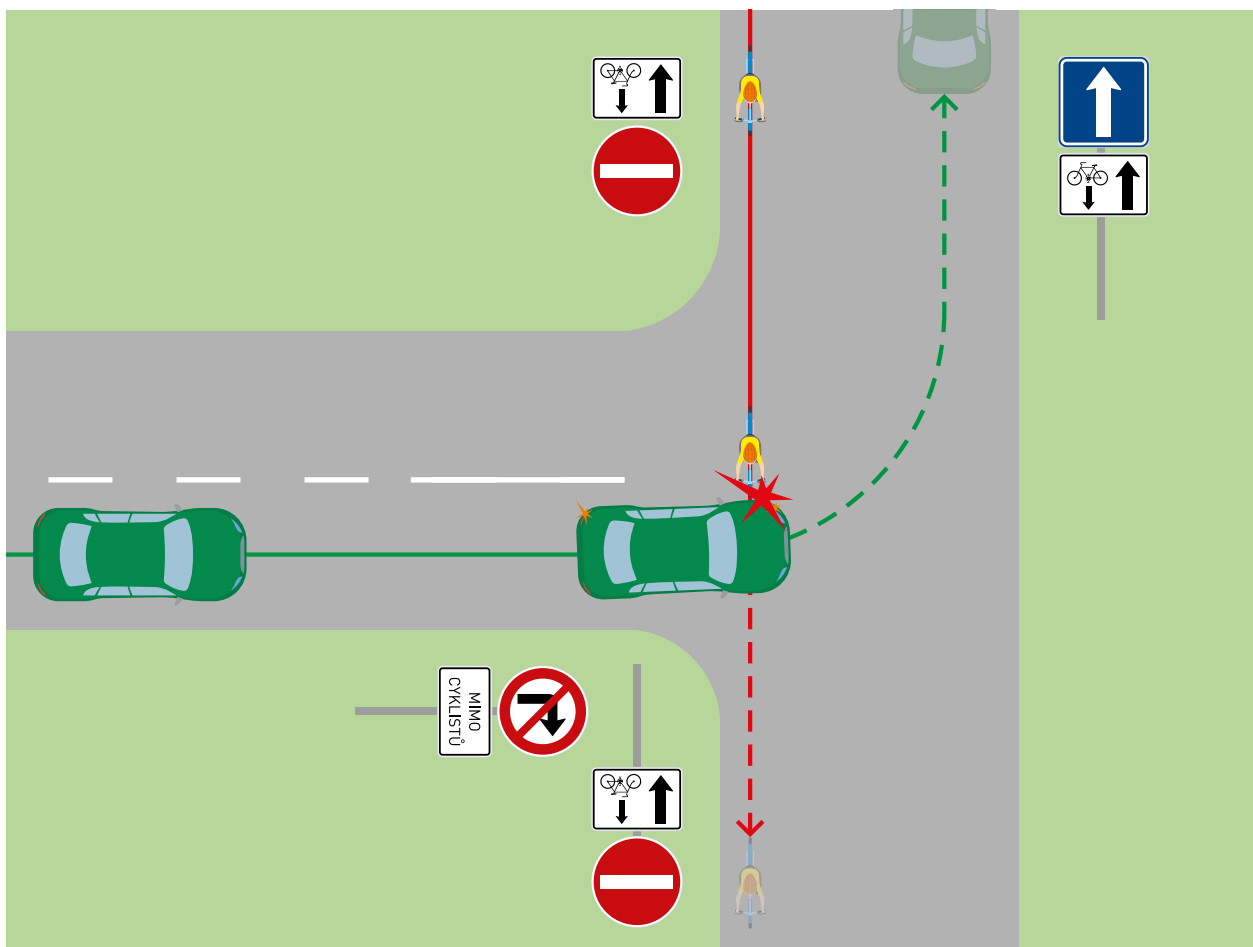
Jízda cykloobousměrkou představuje pro cyklistu z hlediska přednosti v jízdě dvě rizikové situace. Jedná se o výjezd cyklisty z cykloobousměrky a přednost zprava při vjíždění jiného vozidla do cykloobousměrky.

- Výjezd cyklisty z cykloobousměrky – může být řešen dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“, pak dá cyklista přednost, ale pokud tomu tak není a jedná se o křižovatku, kde se uplatňuje přednost zprava, je zde na místě nespolehat se plně na tuto přednost a dostatečně se ujistit, zda řidič tuto přednost cyklisty hodlá respektovat, zejména v místech s takzvanou psychologickou předností ostatních vozidel.



Přednost zprava dává řidič motorového vozidla

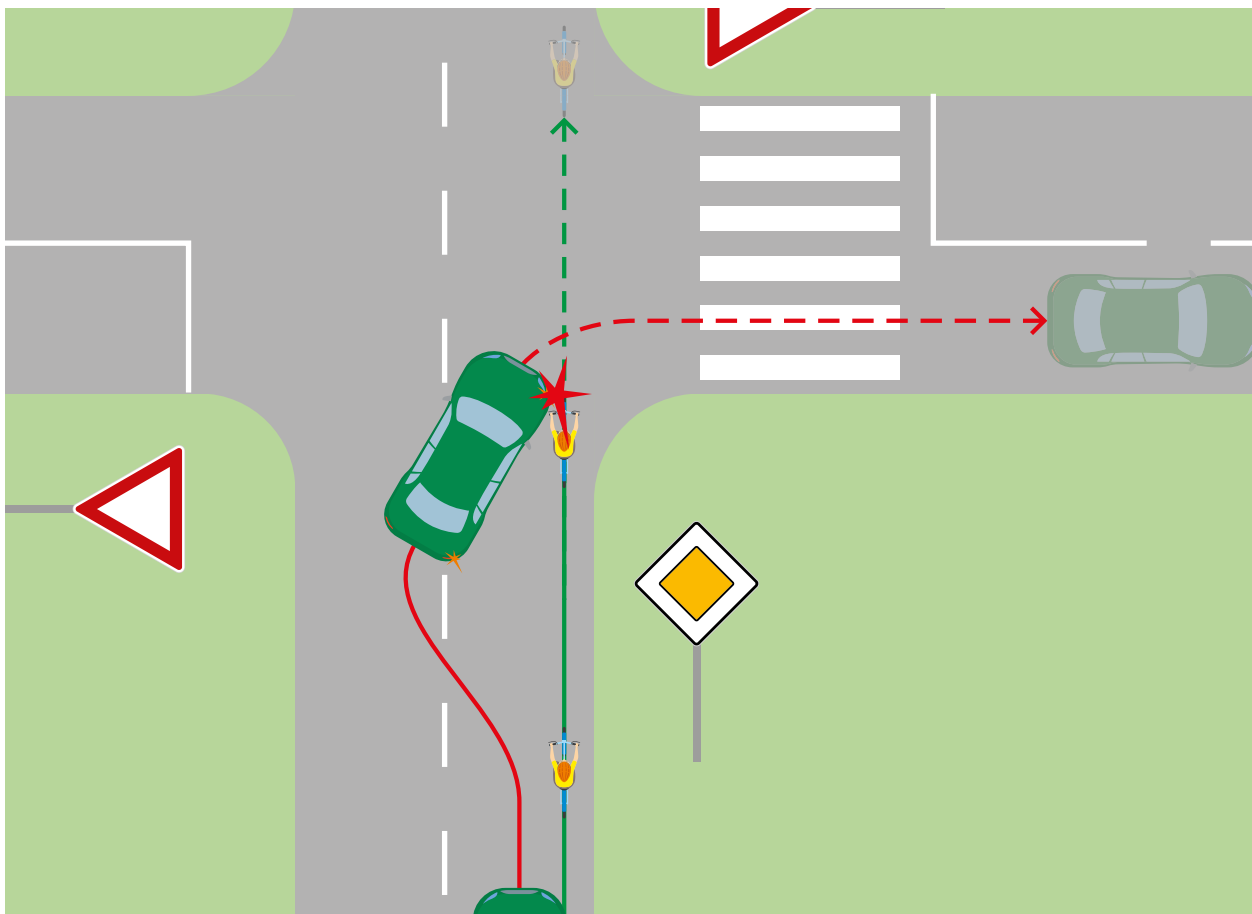
- Přednost zprava dává cyklista – druhá riziková situace nastává ve chvíli, kdy na křižovatce s předností zprava tuto přednost musí dát cyklista, který pokračuje v přímém směru (viz obrázek níže), a to i v případě, kdy je omezena vzájemná viditelnost, například vozidly zaparkovanými v těsné blízkosti křižovatky nebo přímo v ní.



Přednost zprava dává cyklista

Některé další zásady bezpečné jízdy a doporučení

- Předcházet situacím, kdy cyklistu auto nejprve předjede, aby vzápětí odbočilo vpravo (tzv. pravý hák), jak je znázorněno na obrázku níže. Tato zásada je směřována na řidiče motorových vozidel, na jejichž straně je povinnost situaci řádně vyhodnotit a bezpečně vyřešit.



Tzv. „pravý hák“, nebezpečná situace, kdy řidič motorového vozidla předjede cyklistu a vzápětí odbočuje vpravo.

- Viditelnost – využívat i ve dne (za nesnížené viditelnosti) osvětlení kola, například svítilnami vpředu i vzadu s přerušovaným světlem.
- Před přejezdy pro cyklisty se dostatečně přesvědčit, že se nechystá odbočovat žádné vozidlo, které by přejezd pro cyklisty přejíždělo, bez ohledu na platné zásady přednosti. Důležité je řídit se zněním ust. § 57 odst. 8 zákona o silničním provozu. Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda-li může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo (ust. § 57 odst. 8 zákona o silničním provozu).
- Neustále sledovat situaci v provozu před sebou (nejezdit se skloněnou hlavou, kdy má cyklista přehled pouze pár metrů před sebe).
- Dát pozor na slepé úhly, ve kterých cyklistu nevidí hlavně řidiči nákladních vozidel nebo autobusů – nepředjíždět velká vozidla stojící před křižovatkou a nezastavovat ve stejném pruhu vedle nich.
- Jízda středem tramvajového pásu v případě, že vpravo od kolejí je nedostatek místa (méně než půl až tři čtvrtě metru, nebo méně než cca 1,5 m od podélně zaparkovaných vozidel). Při vjíždění na tramvajový pás nesmí cyklista ohrozit ani omezit v jízdě tramvaj.

Nejasnosti, problémy vyplývající ze současné právní úpravy, oblast diskuze

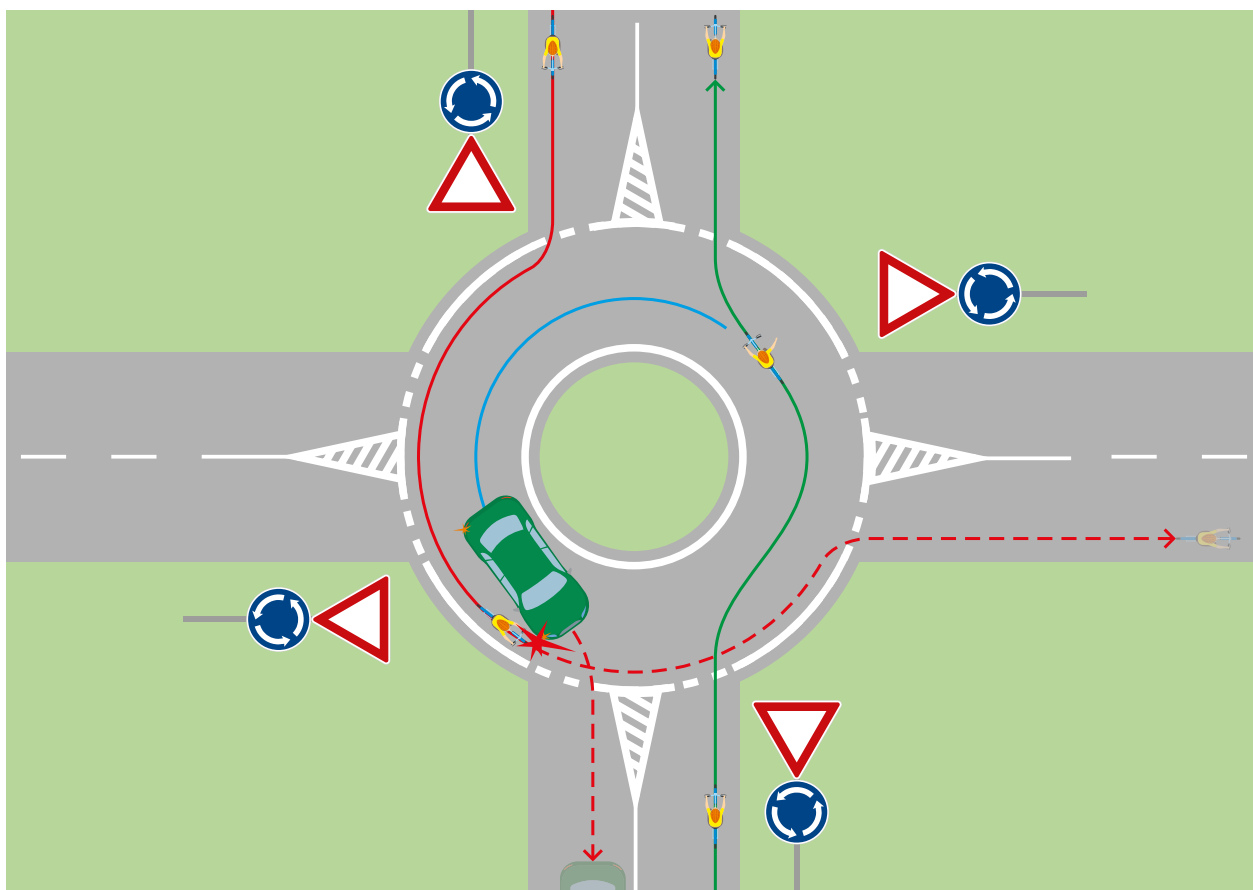
Současná právní úprava, konkrétně zákon o silničním provozu, stanoví v ust. § 57, odst. 2 povinnost jezdit na pozemní komunikaci na jízdním kole při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici. Porušením tohoto ustanovení se cyklista dopouští přestupku. Výše již bylo uvedeno, že cyklista při jízdě musí vyhodnotit možná nebezpečí jízdy těsně u pravé krajnice jako jsou kanály a nečistoty

(štěrky), ale také možnost otevření dveří podélně zaparkovaných vozidel do jeho jízdní dráhy. Cyklisté se setkávají v městském provozu i s dalšími situacemi, kdy musí jako zranitelní účastníci silničního provozu hledat řešení svého bezpečí. Mezi diskutovaná témata mimo jiné patří zabrání jízdního pruhu a jízda kruhovým objezdem.

Ani jeden z níže uvedených postupů, tedy zabrání pruhu cyklistou v úzkém jednosměrném jízdním pruhu nebo v kruhovém objezdu, nemá v současné době, jako přesně popsané chování cyklisty, oporu v zákoně. Ale protože nebezpečí jízdy blízko pravé krajnice v nastíněných situacích je pro cyklistu reálné, je třeba hledat řešení. Cyklista jedoucí vedle podélně zaparkovaných vozidel si ponechá určitý bezpečnostní boční odstup, aby se vyhnul případnému otevření dveří vozidla do jeho jízdní dráhy (což je ze strany řidiče motorového vozidla porušením zákona). Stejně tak je třeba, aby i v jiných situacích, pro cyklistu nebezpečných, mu byl dán prostor pro zajištění své bezpečnosti. Bezpochyby je třeba apelovat na řidiče motorových vozidel a vzdělávat je i v této problematice, aby předvíдали tyto situace a přizpůsobili jim své chování.

Zabrání pruhu, jako možnost, která chrání cyklistu před nebezpečným těsným předjížděním. Tento postup nastiňují například i autoři výše zmíněné publikace a rovněž webu a je předmětem diskusí těch, kteří se touto problematikou zabývají. Pro bezpečnost cyklisty vidí smysl tohoto manévru tam, kde řidiči motorových vozidel dle zákona nesmějí předjíždět, protože by tím cyklistu ohrozili nedodržením stanoveného bezpečného bočního odstupu. Jmenovitě to platí pro kruhové objezdy (s výjimkou těch největších) a úzké jednosměrné jízdní pruhy, například podél tramvajových ostrůvků. Zabráním pruhu dává cyklista řidiči signál, že se jedná o místo, kde by se necítil bezpečně, pokud by byl předjížděn. Zabrání pruhu je třeba provádět včas, zřetelně (tj. s ukázněním rukou) a vrátit se vpravo, jakmile je možné bezpečné předjetí. Pruh není bezpečné zabírat tam, kde auta jezdí více než 50 km/h.

V menších a středních kruhových objezdech je nebezpečím pro cyklistu řidič motorového vozidla, který ho v kruhovém objezdu předjíždí a následně vyjíždí z kruhového objezdu, zatímco cyklista pokračuje v jízdě po kruhovém objezdu. Může tak snadno dojít ke střetu, kdy zásadní roli hraje špatný odhad rychlosti cyklisty řidičem motorového vozidla a pocit, že to stihne. Navrhovaným řešením této nebezpečné situace je, aby cyklista jel kruhovým objezdem středem jízdního pruhu, což mimo jiné dovoluje jeho rychlost zde srovnatelná s rychlostí motorových vozidel.

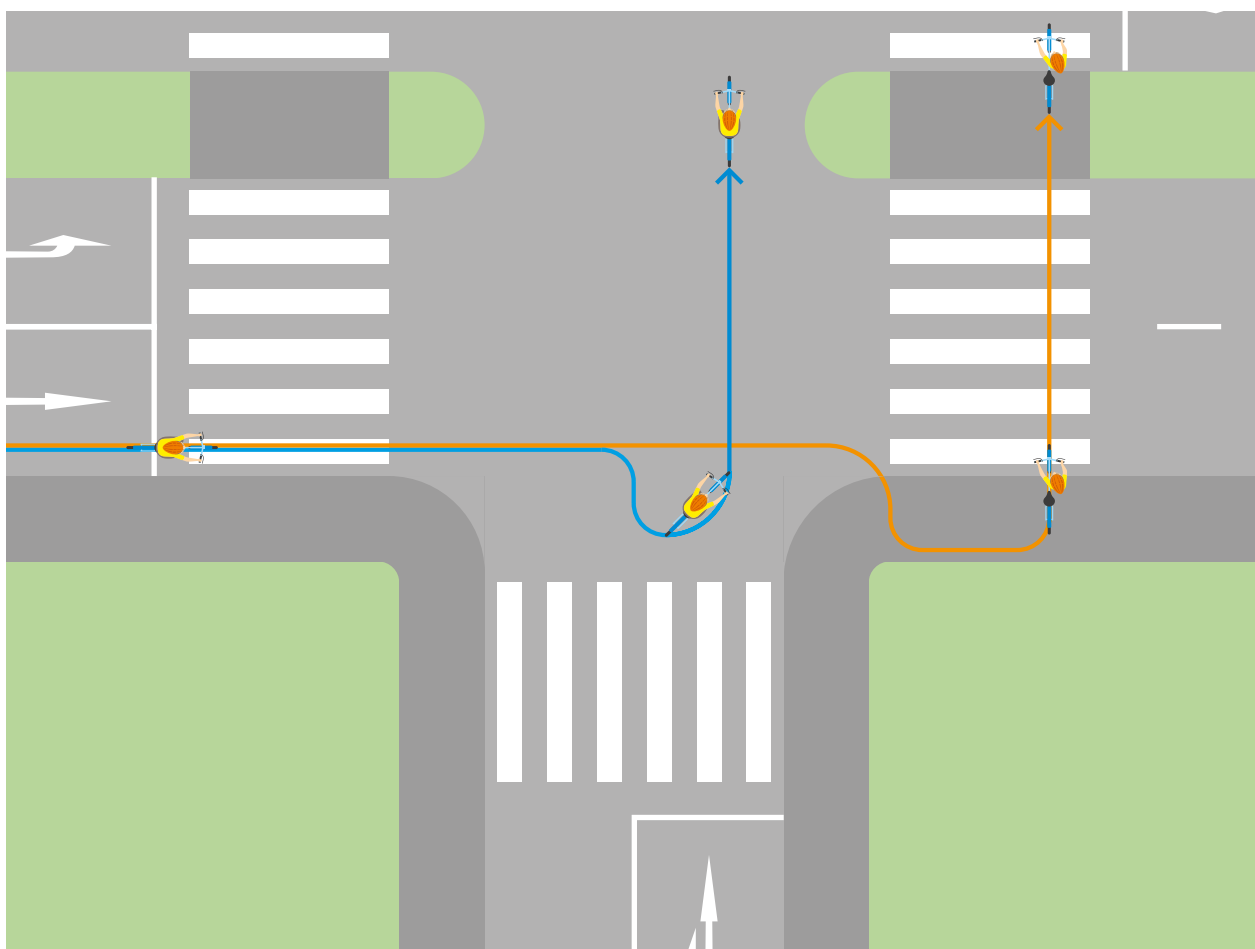


Jízda kruhovým objezdem.

Jednou z dalších oblastí diskuse je tzv. **nepřímé odbočení vlevo**. Jak bylo výše uvedeno, řada křižovatek přináší cyklistům komplikované situace při odbočování vlevo. Pokud si cyklista není jistý, je tu samozřejmě možnost z kola sestoupit a převést jej po přechodu pro chodce. Současná právní úprava postup nepřímého odbočení a dopravní značení s tím související zatím neupravuje, ale je diskutován a fotografie uvedené níže z Vídně a Berlína ukazují, že nepřímé odbočení vlevo je možné řešit vodorovným značením, což zpřehlední a zjednoduší situaci všem účastníkům silničního provozu.

Postup nepřímého odbočení vlevo naznačený modrou linií na obrázku níže musí cyklista důkladně zvážit s ohledem na konkrétní situaci a křižovatku a využít opravdu v případě, kdy tímto postupem nevytvoří riziko pro sebe ani ostatní účastníky silničního provozu. Situace se podstatně zlepší ve chvíli, kdy bude nepřímé odbočení vyřešeno legislativně včetně odpovídajícího vodorovného i svislého dopravního značení.

Variantu tzv. nepřímého odbočení vlevo ukazuje obrázek, kdy cyklista vjede do křižovatky jako by pokračoval dál rovně, na konci křižovatky zastaví vpravo, tj. zajede vpravo do vedlejšího (kolmého) směru, kde čeká před auty nebo u chodníku (důležité je zastavit na vhodném místě, tak aby cyklista nepřekážel projíždějícím vozidlům a pokud by takové místo nebylo možné, sesednout a převést kolo po přechodu). Poté, co tento směr pokračuje v jízdě, může cyklista jet.



Odbočení vlevo – nepřímé je naznačeno modrou linií a odbočení vlevo, kdy cyklista projede křižovatkou a přejde vozovku po přechodu je vyznačeno oranžovou linií.



Ukázky dopravního značení nepřímého odbočení z Berlína a Vídně.

Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

KAPITOLA



Elektrokola
a elektroloběžky

Problematika elektrokol a elektrokoloběžek je v současné době velmi aktuální. Setkáváme se s nárůstem jejich využití, a to jak ve městech, tak i v rámci rekreačních a sportovních aktivit. Bohužel musíme konstatovat, že současná právní úprava v této oblasti je nedostatečná. Zároveň není uživatelům elektrokoloběžek stávající právní stav známý a neorientují se v něm. Nakupují elektrokoloběžky, které prodejci označí za „jízdní kolo“ a v tomto smyslu na nich dále jezdí, aniž by tušili, že jezdí na motorovém vozidle a jsou povinni splnit veškeré podmínky s tím spojené, případně, že s ním nemohou jezdit na pozemních komunikacích. Tím, jak roste počet elektrokoloběžek se zvyšuje i počet dopravních nehod a počet nebezpečných situací, vyplývajících zejména z vysoké rychlosti a nestability jízdy. Elektrokoloběžky jezdí po chodníku, jezdí na nich děti bez ochranné přilby. Nejsou dána jasná pravidla, která by byla dostatečně komunikována směrem k veřejnosti.

Elektrokoloběžky, se kterými se v silničním provozu nejčastěji setkáváme, nejsou v současné chvíli (k 1. 1. 2024 tj. datu aktualizace této publikace) zákonem definovány a chybí jasné stanovení pravidel jejich provozu.

Výjimkou je zavedení povinného pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (povinné ručení), a to pro elektrokoloběžky a segwaye, které mohou jet rychlostí vyšší než 25 km/h a ty, která váží víc než 25 kilogramů a jezdí rychleji než 14 km/h. Tato povinnost platí od 1. 4. 2024.

Platná legislativa výslovně pojem elektrokolo nebo elektrokoloběžka nedefinuje, ale rozlišuje elektro prostředky dle výkonu motoru, a také podle toho, zda se jedná o přídavný elektrický motor, či je doplněn dodatečně. Dle těchto parametrů jsou tyto dopravní prostředky zařazeny do dvou kategorií, na něž se vztahují odlišné podmínky pro provoz na pozemních komunikacích a tedy i různá práva a povinnosti stanovená zákonem o silničním provozu.

Podle toho může být elektrokoloběžka a elektrokolo buď

a) nemotorovým vozidlem, tedy jízdním kolem

nebo

b) motorovým vozidlem.

3.1. Elektrokolo, elektrokoloběžka jako nemotorové vozidlo, tj. jízdní kolo

Jízdním kolem se rozumí i

- koloběžka,
- tříkolka a vícekolka, stejně jako vícesedadlové jízdní kolo a jim podobné vozidlo poháněné lidskou silou,
- jízdní kolo, které je vybaveno přídavným elektrickým motorem dle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování vozidel kategorie L (nařízení EU 168/2013) a splňuje následující podmínky:
 - musí být vybaveno šlapacími pedály (**nemůže se nikdy jednat o elektrokoloběžku**),
 - maximální trvalý výkon je nižší nebo rovný 250 W,
 - motor je vyřazen z činnosti, jestliže cyklista přestane šlapat, a jinak je jeho výkon postupně snižován až do vyřazení motoru z činnosti, dokud rychlost vozidla nedosáhne 25 km/h (aby byl elektromotor v činnosti, musí cyklista šlapat, na rozdíl od jízdního kola s pomocným motorkem).**!!! Pokud je vozidlo vybaveno jakýmkoliv přepínačem režimu jízdy a jakýmkoliv z jízdních režimů umožňuje rychlost vyšší než 25 km/h, nesplňuje potom vozidlo požadavek na zařazení do kategorie JÍZDNÍ KOLO. Není podstatné jaký režim je v daném okamžiku spuštěn.**

Zpřesňující požadavky na elektrokola stanoví ČSN EN 15194 (známá pod zkratkou EPAC), ve znění pozdějších předpisů, kterou lze podpůrně použít při posouzení, zda vozidlo splňuje definici elektrokola. Ta kromě uvedených požadavků na rychlost a výkon elektrokola ještě povoluje možnost při rozjezdu do rychlosti 6 km/h přidávat plyn, aniž by bylo nutné šlapat.

- **jízdní kolo (tj. i koloběžka) vybavené dodatečně pomocným motorkem**, pokud splňuje následující podmínky (příloha č. 8 vyhlášky č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích):
 - musí být zachován původní charakter jízdního kola nebo koloběžky, tj. po odpojení a bez přídavného motorku lze i nadále používat kolo nebo koloběžku jako běžný dopravní prostředek, tj. na jízdním kole se pohybovat pomocí šlapání a na koloběžce pomocí odrážení (to lze realizovat v případě, že stupátko elektrokoloběžky je dostatečně nízko, aby bylo možné se pohybovat pomocí odrážení nohou),
 - montáž pohonného systému (motor, nádrž paliva nebo akumulátor) na jízdní kolo nebo koloběžku si nevyžádá zásah na jeho nosných částech (např. dodatečné svařování či vrtání do rámu), tedy kolo nebo koloběžku je možné provozovat i bez tohoto dodatečně namontovaného pomocného motorku,
 - výkon motorku nepřesáhne 1 kW,
 - maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km/h (**!!! Pokud je vozidlo vybaveno přepínačem režimu jízdy a jakýkoliv z jízdních režimů umožňuje rychlost vyšší než 25 km/h, nesplňuje potom vozidlo požadavek na zařazení do kategorie JÍZDNÍ KOLO. Není podstatné jaký režim je v daném okamžiku spuštěn.**)
 - v případě použití spalovacího motoru, nepřesáhne zdvihový objem válce (válců) 50 cm³.

Všechny výše uvedené dopravní prostředky, které jsou považovány za jízdní kola, **musí splňovat technické požadavky na výbavu jízdních kol** zmíněné v první kapitole (dvě na sobě nezávislé brzdy, zaslepení volných konců trubek řídítek, odrazky, vybavení za snížené viditelnosti atd.).

Zároveň tyto dopravní prostředky **nepodléhají schválení technické způsobilosti a registraci**.

3.2. Elektrokolo, elektrokoloběžka jako motorové vozidlo

Pokud elektrokolo nebo elektrokoloběžka nesplňuje podmínky uvedené v kapitole 3.1. výše (nesplní podmínky pro jízdní kolo vybavené přídavným elektrickým motorem nebo jízdní kolo nebo koloběžku dodatečně vybavené pomocným motorkem), **potom se jedná o vozidlo kategorie L – motocykl nebo vozidlo kategorie Z – zvláštní vozidlo**.

- **o motocykl (kategorie L)** se jedná v případě, že vozidlo lze schválit podle požadavků nařízení EU 168/2013. Výrobce při jeho uvádění na trh ho musí nechat projít procesem schvalování a typových zkoušek podle tohoto nařízení.
Pokud je elektrokoloběžka vybavena alespoň jedním místem k sezení nebo např. elektrokolo má větší výkon než 250 W, nejsou vyjmuty z nařízení EU 168/2013, pak s velkou pravděpodobností spadají do motorových vozidel kategorie L (motokolo, moped, motocykl...).
- **Motocykl podléhá schválení technické způsobilosti a registraci v registru silničních vozidel.**
- **o vozidlo zvláštní vozidlo (kategorie Z)**, pokud ho nelze schválit podle požadavků nařízení EU 168/2013. Jedná se např. o vozidla, která nejsou vybavena alespoň jedním místem k sezení nebo vozidla vybavená místem k sezení pro řidiče nebo jezdce s výškou R-bodu ≤ 540 mm u kategorií L1e, L3e a L4e a s výškou R-bodu ≤ 400 mm u kategorií L2e, L5e, L6e a L7e, atd.
Tedy do kategorie Z, s ohledem na absenci sedátka, spadají elektrokoloběžky, které nesplní požadavky na jízdní kolo (koloběžku) vybavené dodatečně pomocným motorkem.
- **Vozidlo kategorie Z podléhá schválení technické způsobilosti, ale nepodléhá registraci.**

Pokud elektrokolo nebo elektrokoloběžka jsou motocyklem nebo vozidlem kategorie Z podléhající schválení k provozu na pozemních komunikacích, případně i registraci (motocykl). Řidič je pak povinen podle kategorie vozidla např.:

- být držitelem příslušného řidičského oprávnění (pokud vozidlo dosahuje rychlost vyšší než 25 km/h),
- mít vozidlo označeno registrační značkou (v případě motocyklu – vozidla kategorie L),
- používat ochrannou přilbu (motocyklovou, nikoli jen cyklistickou),
- mít uzavřené pojištění odpovědnosti z provozu vozidla,
- nevjíždět na komunikace, kde platí zákaz vjezdu motorových vozidel apod.

UPOZORNĚNÍ

V obchodech je dnes možné vybírat z velkého množství elektrokol a elektrokoloběžek. Může se ale stát, že prodejce vydává nabízené elektrokolo nebo elektrokoloběžku za jízdní kolo, ovšem technickými parametry odpovídá motorovému vozidlu. Proto je třeba při výběru pečlivě zvážit, zda budeme dopravní prostředek používat i na pozemních komunikacích a při nákupu ověřit, že kupujeme skutečně to, co požadujeme.

Nejasnosti, problémy vyplývající ze současné právní úpravy, oblast diskuze

Hlavním problémem v oblasti elektromobility je fakt, že ve chvíli, kdy se začala elektromobilita rozmáhat, nedošlo k jasnému stanovení pravidel provozování elektrokoloběžek. Právní úprava elektrokol stanovena Nařízením evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 je zřejmá. Ovšem právní úprava elektrokoloběžek, které nejsou motorovým vozidlem dle tohoto nařízení, už řešena nebyla. Nebylo přistoupeno, jak tomu bylo v jiných evropských státech, k přesné definici a stanovení podmínek jízdy na elektrokoloběžce (věk řidiče, povinnost nosit ochrannou přilbu, nejvyšší konstrukční rychlost,...). Specifický způsob jízdy na elektrokoloběžce vyžaduje vlastní právní úpravu této oblasti.

Protože, ale nebyla právní úprava stanovena docházelo k různému „navlékání“ na stávající stav, což vneslo do této oblasti zmatek a nejasnosti. Výsledkem toho je skutečnost, že osoby, které jezdí na elektrokoloběžkách často netuší, že by neměly se svým vozidlem jezdit v provozu vůbec, nebo třeba by měly mít příslušné řidičské oprávnění. Nejsou dány postupy ani podmínky pro kontroly a následné trestání.

Mělo by být přistoupeno ke konkrétní právní úpravě provozování elektrokoloběžek a zároveň širokou veřejnost seznámit s touto právní úpravou. Komunikovat stávající stav a umožnit jeho postupnou nápravu.

Při pohledu na právní úpravu této problematiky v rámci některých zemí Evropské unie je zřejmé, že sice jednotlivé státy zařadily elektrokoloběžky do své právní úpravy různým způsobem, ale uznaly za důležité tuto věc vyřešit. Například v Itálii je minimální věk pro její řízení 18 let. Od 14 let je možné řídit s řidičským průkazem AM, tedy oprávněním k řízení motorového vozidla s konstrukční rychlostí nepřevyšující 45 km/h. Ve Švýcarsku je to od 16 let, V Německu od 14 a Rakousku od 12 let. V Nizozemí jsou elektrokoloběžky vnímány jako mopedy, ale jelikož nemají sedadlo řidiče, tak jsou zakázány. Maximální rychlostí do 25 km/hod mohou jet elektrokoloběžky v Rakousku, Německu, Francii a České republice. Švýcarsko a Itálie má omezení do 20 km/hod. Výkon v Rakousku (do 600 W), nebo ve Švýcarsku (do 500 W) je výrazně nižší než v České republice (do 1 000 W).

JE jízdní kolo za dodržení uvedených podmínek (rychlost, výkon,..)

Horské elektrokolo (středový motor)



Městské elektrokolo (baterie vzadu)



Skládací elektrokolo



NENÍ jízdní kolo, je motorové vozidlo



Právní normy, které upravují problematiku elektrokola a elektrokoloběžky jsou zejména vyhláška č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, konkrétně příloha č. 8 Technické požadavky na bezpečnost jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků pro jejich užití v provozu na pozemních komunikacích výbavu jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků, dále Nařízení evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly, v platném znění, zákon o silničním provozu, zákon č. 56/2001 Sb.

ELEKTROKOLOBĚŽKA JE JÍZDNÍ KOLO



Elektrokoloběžka vybavená dodatečně pomocným motorkem, která splní:

- rychlost max. 25 km/h (pokud jakýkoli z jízdních režimů přesahuje rychlost 25 km/h, jedná se o motorové vozidlo),
- výkon max. 1 kW,
- je zachován původní charakter koloběžky (tj. stupátko je dost nízké, aby bylo možné se po odpojení motorku na koloběžce pohybovat odrážením),
- žádný zásah (vrtání, dodatečné svařování,...) do nosných částí koloběžky při montáži pohonného systému (motoru nebo akumulátoru).



- musí splňovat technické požadavky na výbavu jízdních kol (dvě na sobě nezávislé brzdy, odrazky, které mohou být nahrazeny reflexními materiály na oděvu nebo obuvi cyklisty, světlo bílé barvy vpředu a červené vzadu za snížené viditelnosti,...),
- cyklista mladší 18 let musí mít při jízdě na jízdním kole (tj. i koloběžce, případně elektrokoloběžce, která je jízdním kolem), na hlavě nasazenou a řádně připevněnou cyklistickou přilbu.

ELEKTROKOLOBĚŽKA JE MOTOROVÉ VOZIDLO



MÁME COC list*

- elektrokoloběžka je vozidlo kategorie **L** – motocykl (motokolo, moped),
- musíme jít na úřad obce s rozšířenou působností (registr vozidel),
- úřad vydá registrační značku.

MÁME Technické osvědčení**

- elektrokoloběžka je vozidlo kategorie **Z** (elektrokoloběžky, které nemají místo k sezení),
- nemusíme na registr vozidel, nepodléhá registraci.

NEMÁME COC list ani Technické osvědčení

- nemůžeme s elektrokoloběžkou jezdit na pozemních komunikacích, pouze na soukromém pozemku.



- nesmíme jezdit na komunikacích určených pouze pro jízdní kola, tj. na stezkách pro cyklisty, v jízdních pružích pro cyklisty apod., stejně tak nesmíme jezdit na chodníku,
- musíme mít:
 - příslušné řidičské oprávnění (u vozidla dosahující rychlosti nad 25 km/h)
 - pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (pokud e-koloběžka přesahuje rychlost 25 km/h nebo přesahuje rychlost 14 km/h a provozní hmotnost 25 kg)
 - za jízdy na hlavě nasazenou helmu určenou pro motocykl a chránit si zrak vhodným způsobem

* získaný při koupi elektrokoloběžky. COC dokument představuje prohlášení výrobce o shodě vozidla s daným schváleným typem.

** získané při koupi elektrokoloběžky, které obsahuje základní parametry – rozměry, specifikaci pohonné jednotky... zároveň musí obsahovat č. schválení.

KAPITOLA



Cyklistická
infrastruktura

Cyklistickou infrastrukturou jsou opatření podporující cyklistickou dopravu, podporující využití kola jako rovnocenného dopravního prostředku. Jedná se o opatření stavební vylučující pohyb automobilů (stezky pro cyklisty), dopravní značení jak ve svislém, tak ve vodorovném provedení (směrové tabule, návěstidla, jízdní pruhy pro cyklisty, piktogramové koridory pro cyklisty, přejezdy pro cyklisty atd.), ale i mobiliář (stojany, veřejné cyklo pumpičky, nonstop servisní místa atd.).

Bezpečnost cyklisty se zvyšuje, pokud jezdí po bezpečné cyklistické infrastruktuře. Proto společným cílem musí být vybudování ucelené a bezpečné dopravní sítě pro cyklisty, která v jednotlivých regionech, krajích a celém Česku urychlí rozvoj cyklodopravy a podpoří cykloturistiku.

V České republice je 40 000 kilometrů vyznačených cyklotras. Pouze 12 % z nich je v režimu chráněných cest (tyto údaje se vztahují k datu vydání publikace). Dopravní síť je nespojitá a během cesty jsou tak v některých případech její uživatelé vystaveni nebezpečným situacím, kdy je cyklotrasa přivede na rušnou silnici nebo ještě hůře, stezka náhle končí bez pokračování.

Prvním krokem k dosažení cíle je vytvoření unikátní mapy dopravní sítě pro cyklisty, která monitoruje jednotlivé úseky podle jejich současného a cílového stavu. Podklady pro tuto mapu, a to včetně předpokládaných finančních nákladů na výstavbu cyklostezek, poskytují jednotlivé kraje. Trasy a úseky budou postupně zveřejňované na webových stránkách stavbycyklo.cz a mapa.stavbycyklo.cz.

Základním dokumentem určujícím hlavní parametry pro pozemní komunikace je norma ČSN 736110, podrobnější parametry pro komunikace pro cyklisty jsou uvedené v dokumentu TP 179 (šířkové parametry, způsob značení atd.), který je schválen Ministerstvem dopravy ČR.

4.1. Stezka pro cyklisty

Stezka pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její jízdní pás (nikoliv jen jízdní pruh) označená příslušnou dopravní značkou, určená pro jízdu na jízdním kole a další podobné prostředky stanovené zákonem. Podle své povahy a umístění je buď místní komunikací IV. třídy, nebo účelovou komunikací. Stezka pro cyklisty a stezka pro chodce a cyklisty souběžná se silnicí nebo místní komunikací I. třídy může být i tzv. související stavbou.

Budování stezek pro cyklisty a stezek pro chodce a cyklisty má za cíl vymezit samostatnou komunikaci zranitelným účastníkům silničního provozu, a to zejména při velkých intenzitách motorového provozu a v místech, která nejsou pro tyto účastníky provozu příliš bezpečná..

Dopravní značení



C 8a – Stezka pro cyklisty



C 8b – Konec stezky pro cyklisty

Stezka pro cyklisty může být doplněna vodorovným dopravním značením (šipky, podélné čáry, přečho-
dy pro chodce přes stezku) a může na ni navazovat přejezd pro cyklisty.

Pravidla stanovená zákonem

- **Pokud je v daném místě a směru takto označený pruh nebo stezka, je cyklista povinen jich užít, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích.** Důvodem nepoužití stezky může být například nevyhovující stav stezky (např. souvislý led na cyklostezce), špatný stavební stav cyklostezky nebo její přeplněnost (ust. § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu).
- Stezku pro cyklisty **smí užít i osoba vedoucí jízdní kolo, pohybující se na kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení** (běžky, lyže, skateboard...) a pohybující se na osobním přepravníku (např. Segway, Hoverboard...) (ust. § 57 odst. 7 zákona o silničním provozu).
- **Elektrokola a elektrokoloběžky**, které jsou jízdním kolem (viz výše), mohou využít stezku pro cyklisty.

- **Ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích je její užívání zakázáno**, pokud není stanoveno jinak (vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, příkazové značky C 8a).
- Jezdí se vpravo, jednotlivě za sebou (stezka je pozemní komunikace).
- Může zde jezdit samostatně i dítě mladší 10 let (ust. § 58 odst. 2 zákona o silničním provozu).
- Pokud cyklista vjíždí ze stezky pro cyklisty na pozemní komunikaci, musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím po této pozemní komunikaci (ust. § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu).
- Rychlost cyklisty na cyklostezce může dle obecné úpravy zákona v obci být až 50 km/h (cyklista je řidič vozidla). Rychlost na cyklostezce ale omezují na některých místech značky příkazující nejvyšší dovolenou rychlost (např. 5, 10, 20 km/h). Rychlost jízdy musí cyklista také přizpůsobit svým schopnostem, stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám apod. Zároveň povinností všech účastníků provozu na pozemních komunikacích je chovat se ohleduplně a ukázněně.



Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

4.2. Stezka pro chodce a cyklisty společná

Stezka pro chodce a cyklisty společná je stejně jako předchozí stezka pro cyklisty pozemní komunikace nebo její jízdní pás (nikoliv jen jízdní pruh). Podle své povahy a umístění je buď místní komunikací IV. třídy, nebo účelovou komunikací.

Označená je příslušnou dopravní značkou a je zde povolen společný pohyb chodců a cyklistů. Za chodce zákon považuje také osobu, která se pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení, stejně jako osobu, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, a nebo se pohybuje pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy.

Dopravní značení



C 9a – Stezka pro chodce a cyklisty společná



C 9b – Konec stezky pro chodce a cyklisty společné

Pravidla stanovená zákonem

- Stezku pro chodce a cyklisty **smí užít také osoba jedoucí na osobním přepravníku (Segway, Hoverboard...)**, musí to být nejvýše rychlostí srovnatelnou s rychlostí chůze (příkazová dopravní značka C 9a), což je vykládáno ve výši cca 6 km/h.
- Ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak (příkazová dopravní značka C 9a).
- **Cyklisté jezdí vpravo, chodci chodí vlevo** (stezka je pozemní komunikace).
- Chodci a cyklisté se nesmějí navzájem ohrozit, důležitá je **ohleduplnost a předvídatelnost** (ust. § 53 odst. 4 a ust. § 57 odst. 5 zákona o silničním provozu).

Nejasnosti, problémy vyplývající ze současné právní úpravy, oblast diskuze

A. Neznalost zákonem upraveného pohybu po společné stezce pro chodce a cyklisty

Na frekventované společné stezce si musí najít způsob bezpečného pohybu jak lidé na kole, tak ti, kteří jdou pěšky sami nebo se psem, ale i bruslaři. Problémem je, že málokdo ví, kde je na společné stezce jeho místo. Třeba na internetu se informace často různí. Někde se dočteme, že se všichni mají držet vpravo, někde je uvedeno, že cyklisté mají jezdit vpravo, chodci se mají pohybovat vlevo. Místní úprava někdy formou piktogramů doporučuje pozici chodců vlevo nebo vpravo. Zákonem je stanoveno, kde se na pozemní komunikaci pohybuje chodec a kde cyklista, tedy cyklista vpravo, chodec vlevo, neboť stezka je pozemní komunikace. Chodec se ale dostává do situace, kdy na chodníku se drží vpravo (ač zrovna toto zákon o silničním provozu nestanovuje, ale je to zvykem), na stezce vlevo. Zároveň při chůzi vlevo protisměrné míjení na chodci frekventovaných stezkách společných vede ke vzniku nebezpečných situací. Pokud by se zde chodci drželi vpravo, může cyklista za nimi v případě obsazeného protisměru jet krokem, což je na pěšími frekventovaných stezkách vhodnější řešení. Na druhou stranu, chodec, který jde vlevo, vidí protijedoucího blížícího se cyklistu a může tak reagovat na vzniklé nebezpečí. Každopádně uživatelé společných stezek pro chodce a cyklisty nemají bezpečný pohyb v tomto prostoru zažítý, což přináší nebezpečné situace. Frekventované společné stezky nemohou bezpečně fungovat aniž k sobě budou účastníci ohleduplní a budou respektovat právo ostatních užívat tuto stezku. Samozřejmostí by mělo být netvořit velké skupinky, nenechat pobíhat psa, naučit i malé děti, jak se na stezce chovat apod.

B. Bruslař, jezdec na kolečkových lyžích na společné stezce

Osoby na kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení (běžky, lyže, skateboard...) jsou dle zákona považovány za chodce, mají se tedy na stezce pro chodce a cyklisty společně pohybovat vlevo. U stezky pro cyklisty a u vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty zákon zohlednil povahu jejich pohybu, kdy se s ohledem na rychlost blíží spíše cyklistům než chodcům a umožnil jim stezku pro cyklisty a u vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty využít.



Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

4.3. Stezka pro chodce a cyklisty dělená

Stejně jako předchozí typy stezek je i tato pozemní komunikací. Je vyhrazená pro pohyb chodců a cyklistů. Jsou zde vyznačeny dvě samostatné části, z nichž jedna slouží k pohybu chodců a druhá k pohybu cyklistů.

Dopravní značení



C 10a – Stezka pro chodce a cyklisty dělená



C 10b – Konec stezky pro chodce a cyklisty dělená

Pravidla stanovená zákonem

- **Chodec je povinen užít pouze pruh vyznačený pro chodce.** Pruh vyznačený pro cyklisty může chodec užít pouze při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty. Přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty (ust. § 53 odst. 5 zákona o silničním provozu).
- **Cyklista je povinen užít pouze pruh vyznačený pro cyklisty.** Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty. Přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce (ust. § 57 odst. 6 zákona o silničním provozu).
- Stezku pro chodce a cyklisty **smí užít také osoba jedoucí na osobním přepravníku.** Pokud se pohybuje na odděleném pruhu pro chodce, musí to být nejvýše rychlostí srovnatelnou s rychlostí chůze (cca 6 km/h). Pokud se osoba jedoucí na osobním přepravníku pohybuje v odděleném pruhu pro cyklisty, musí pak dodržovat ustanovení určená pro cyklisty (ust. § 60a odst. 2 zákona o silničním provozu).
- **Ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích je její užívání zakázáno,** pokud není stanoveno jinak (příkazová dopravní značka C 10a).



Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

4.4. Jízdní pruh pro cyklisty a vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

Jízdní pruh pro cyklisty (často se o něm mluví jako o „ochranném jízdním pruhu“) i vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty jsou prostorem určeným pro jízdu cyklistů ve vozovce. Obvykle jsou zřizovány tam, kde není možné nebo vhodné zřídit oddělenou stezku pro cyklisty.

Jízdní pruh pro cyklisty je označen pouze vodorovným dopravním značením se symbolem jízdního kola V 14 a od ostatního provozu se odděluje podélnou čarou s drobnějším přerušováním. Barevně se zpravidla nepodbarvuje. Je prostorově úspornější. **Vyhrazený jízdní pruh** je označen i svislým dopravním značením IP 20a.

Rozdíl mezi jízdním pruhem pro cyklistu a vyhrazeným jízdním pruhem pro cyklistu spočívá v tom, že do jízdních pruhů pro cyklisty označených pouze vodorovným dopravním značením V 14 mohou vjíždět vozidla, pro které ve zbytku vozovky není dostatek místa. V praxi to znamená, že ochranný cyklopruh „pouze“ definuje cyklistovi jeho bezpečný prostor.

Pruh tedy určuje minimální prostor, který je nutný k bezpečnému předjetí cyklisty, ale neomezuje ostatní vozidla v běžném provozu.

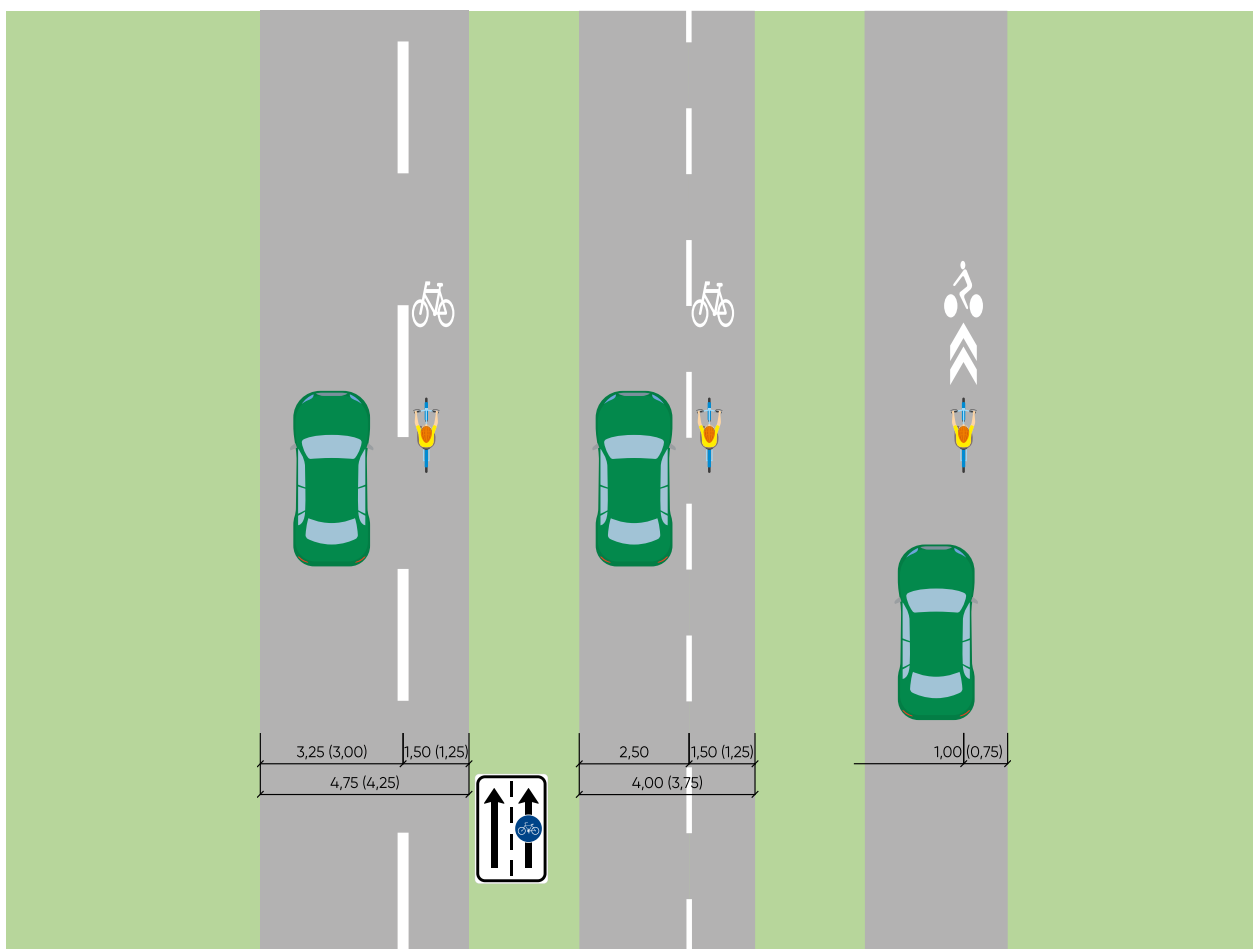
Naproti tomu, na **vyhrazený jízdní pruh** pro cyklisty smí řidič i ostatních vozidel vjet v podélném směru jen v zákonem stanovených případech (při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti). V praxi se setkáme v některých případech s červeným zvýrazněním vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty. Není zákonem stanoveno, kde červené zvýraznění použít, ale Technické podmínky TP 179, které se zabývají navrhováním komunikací pro cyklisty, obsahují doporučení na využití červeného zvýraznění zejména na začátku a na konci vyhrazeného jízdního pruhu, v rámci křižovatek a v místech vjezdů na místa ležící mimo pozemní komunikaci.

Rozdíl je i v šířce zbývající části vozovky pro motorová vozidla. Ta má v případě jízdního pruhu pro cyklistu zpravidla 2,5 až 2,75 m, zatímco u vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty je to zpravidla 3,0 či 3,25 m nebo i více.

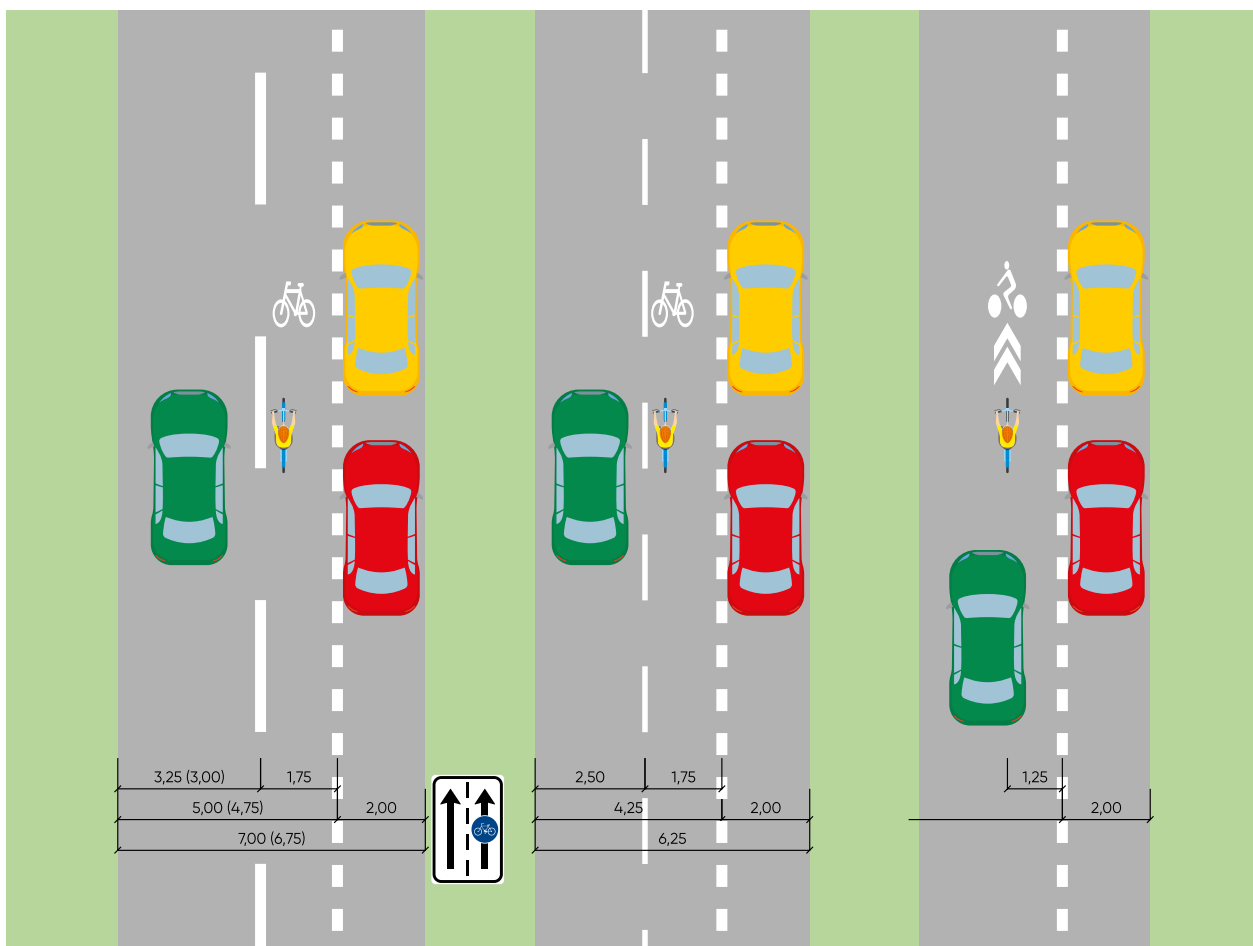
V některých městech je cyklistům povoleno užití jízdního pruhu vyhrazeného pro hromadnou dopravu (autobusy, případně trolejbusy).

Na jízdu ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty a jízdním pruhu pro cyklisty se nevztahuje ustanovení zákona o povinnosti dodržení minimálního bočního odstupu vozidla od cyklisty při jeho předjíždění (účinné od 1. 1. 2022). Zákon totiž stanoví, že pokud jede cyklista ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty a v jízdním pruhu pro cyklisty jinou rychlostí než ostatní vozidla jedoucí stejným směrem, nejde o vzájemné předjíždění.

Přesné prostorové parametry vztahující se k jízdnímu pruhu a vyhrazenému jízdnímu pruhu pro cyklisty stanoví Technické podmínky TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty a jsou vyznačeny na obrázcích níže.

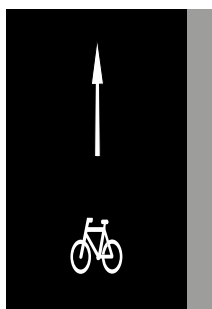


Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty podél obruby nebo volného prostoru v případě vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (první obrázek), jízdního pruhu pro cyklisty tzv. „ochranného“, (druhý obrázek) a piktogramového koridoru pro cyklisty (třetí obrázek).

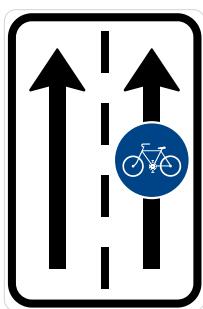


Základní (minimální) prostorové nároky integračních opatření pro cyklisty u podélného stání v případě vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (první obrázek), jízdního pruhu pro cyklisty (druhý obrázek) a piktogramového koridoru pro cyklisty (třetí obrázek).

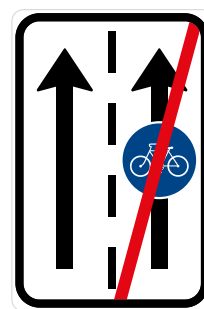
Dopravní značení



V 14 – Jízdní pruh pro cyklisty



IP 20a – Vyhrazený jízdní pruh



IP 20b – Konec vyhrazeného jízdního pruhu

Pravidla stanovená zákonem

- Pokud je zřízen jízdní pruh pro cyklisty a vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, je **cyklista povinen je užít**, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích. Důvodem nevyužití může být například nevyhovující stav jízdního pruhu, led v jízdním pruhu, spadlý strom, přeplněnost jízdního pruhu apod. (ust. § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu).
- **Vodorovné dopravní značení V 14** vyznačuje pruh nebo stezku pro cyklisty, šipka současně vyznačuje i stanovený směr jízdy. Šipka a symbol jízdního kola jsou provedeny v bílé barvě. Pruh nebo stezku lze v jejím průběhu rovněž vyznačit barevně odlišeným povrchem, například červenou barvou nebo odlišným provedením povrchu.
- Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty je kromě vodorovného značení označen i svislým dopravním značením IP 20a a ukončen IP 20b.

- **Řidič nesmí zastavit a stát** ve vyhrazeném jízdním pruhu a jízdním pruhu pro cyklisty (ust. § 27 odst. 1 písm. i) zákona o silničním provozu).
- **Na jízdní pruh pro cyklisty smí řidič jiného vozidla vjet** v podélném směru rovněž tehdy, není-li přilehlý jízdní pruh pro toto vozidlo dostatečně široký. Při vjíždění na jízdní pruh pro cyklisty nesmí řidič ohrozit cyklistu jedoucího v tomto pruhu (ust. § 14 odst. 5 zákona o silničním provozu).
- **Na vyhrazený jízdní pruh smí řidič vjet v podélném směru jen při** objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti. Při vjíždění na vyhrazený jízdní pruh nesmí řidič ohrozit ani omezit cyklistu (ust. § 14 odst. 1 a § 13 odst. 2 zákona o silničním provozu).
- **Řidič odbočující vpravo musí dát přednost v jízdě** vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdní pruh vyhrazen, a cyklistům jedoucím v jízdním pruhu pro cyklisty (ust. § 21 odst. 6 zákona o silničním provozu).
- **Otevírat dveře nebo boční stěny vozidla, také nastupovat do vozidla nebo vystupovat z něho se smí jen tehdy,** pokud tím není ohrožena bezpečnost nastupujících nebo vystupujících osob ani jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích (ust. § 26 odst. 1 zákona o silničním provozu).
- **Pokud řidič vozidla, pro které je vyhrazený jízdní pruh, přejíždí z vyhrazeného jízdního pruhu do přilehlého jízdního pruhu,** řidič vozidla jedoucí v tomto pruhu mu to musí umožnit snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla. Řidič vozidla ve vyhrazeném jízdním pruhu je povinen dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče ostatních vozidel (ust. § 14 odst. 2 zákona o silničním provozu).
- Pokud jede cyklista ve vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty a jízdním pruhu pro cyklisty jinou rychlostí než ostatní vozidla jedoucí stejným směrem, **nejde o vzájemné předjíždění** (ust. § 14 odst. 3 a 5 zákona o silničním provozu).
- Při předjíždění cyklisty je řidič motorového vozidla povinen dodržet **bezpečný boční odstup**. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty **nejméně 1,5 m**. V místě s nejvyšší dovolenou **rychlostí nepřevyšující 30 km/h** je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty podle věty druhé **nejméně 1 m**. (ust. § 17 odst. 6 zákona o silničním provozu).

Nejasnosti, problémy vyplývající ze současné právní úpravy, oblast diskuze

Jako ve všech situacích v silničním provozu i zde platí, že bezproblémové a bezpečné prostředí závisí na vzájemném respektu a znalosti pravidel. Aktivní vzdělávání řidičů motorových vozidel i cyklistů v užívání jízdních pruhů a vyhrazených jízdních pruhů může vést k jejich komfortnímu užívání.

Mezi časté praktické problémy ve městech patří parkování vozidel v jízdních pruzích a vyhrazených jízdních pruzích pro cyklisty. Část cyklistů pak raději volí jízdu po chodníku, aby se vyhnula objíždění vozidel zaparkovaných v jízdních pruzích pro cyklisty.

Rozsáhlé zřizování jízdních pruhů pro cyklisty (tzv. „ochranných“) v posledních letech ukazuje, že v některých situacích nejsou tyto pruhy užívány bezpečně. Řidiči při předjíždění cyklisty předpokládají, že se do zbytku jízdního pruhu vlevo od cyklisty (pruh min. 2,5 m šířky) vejdou bez zasahování do dalšího jízdního pruhu či protisměru, i když tomu tak není, a cyklistu pak předjíždějí velmi těsně.



Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

4.5. Piktogramový koridor pro cyklisty

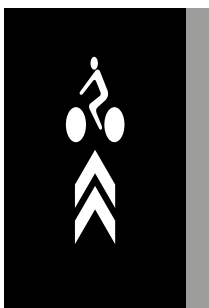
Jedná se o další opatření pro společný provoz cyklistů s ostatními vozidly, a to zejména v místech s nedostatečným prostorem pro stezku pro cyklisty ani pro jízdní pruh pro cyklisty. Je vyznačen vodorovným dopravním značením V 20 se symbolem cyklisty s dvojicí šipek.

Smyslem je podkreslit koridor pohybu cyklistů, upozornit ostatní, kudy se může cyklista pohybovat (a tedy, kde lze předpokládat zvýšený pohyb cyklistů), a naopak pro cyklisty se jedná o radu, kudy se pohybovat tak, aby byl jeho pohyb předvídatelný pro ostatní.

Pro účastníky silničního provozu z něj neplynou žádná práva ani povinnosti, ostatní vozidla mohou do koridoru vjíždět.

Piktokoridor může být z řady dobrých důvodů veden dále od pravého okraje vozovky nebo středem jízdního pruhu (např. v tramvajovém pásu, ve velmi úzkém jízdním pruhu, pro jízdu cyklistů přímo pravým odbočovacím pruhem apod.). Toto je ve zdánlivém rozporu s povinností cyklisty jet při pravém okraji vozovky. Piktokoridory tak toto pravidlo vhodně vykládají s ohledem na bezpečnost cyklistů.

Dopravní značení



V 20 – Piktogramový koridor pro cyklisty

Pravidla stanovená zákonem

- Značka vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů (vodorovná dopravní značka V 20).
- Řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se na pozemní komunikaci nachází zvýšený provoz cyklistů (vodorovná dopravní značka V 20).



Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

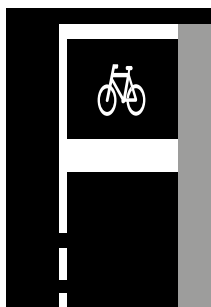
4.6. Prostor pro cyklisty

Vyhrazený prostor pro cyklisty je řešení na světelných křižovatkách, které umožňuje, aby cyklista projel křižovatkou jako první. Zároveň cyklista čeká mimo exhalace v koloně. Pro čekajícího řidiče motorového vozidla je cyklista dobře viditelný, což cyklistovi zajišťuje vyšší bezpečí.

Vyhrazený prostor plní funkci jen ve chvíli, kdy svítí červená, při projíždění křižovatky na zelenou má cyklista stejné podmínky jako ostatní účastníci provozu.

Pokud vede k vyhrazenému prostoru pro cyklisty jízdní pruh pro cyklisty nebo piktogramový koridor, dostane se do tohoto prostoru cyklista snadno, pokud tomu tak není, může využít možnost předjíždět zprava vozidla stojící na křižovatce. Je však na místě opatrnost a zvážení, zda mu místo, které je vpravo od stojících vozidel postačí na projetí.

Dopravní značení



V 19 – Prostor
pro cyklisty

Pravidla stanovená zákonem

- Vyznačuje prostor určený pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“ (vodorovná dopravní značka V 19).
- Pokud je zřízen na křižovatce s řízeným provozem vymezený prostor pro cyklisty je cyklista povinen ho užít v daném místě a směru, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích. (Stejně tak jako je tato povinnost stanovena pro jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezku pro cyklisty.) (ust. § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu).
- V případě, že se vozidla pohybují pomalu nebo stojí za sebou při pravém okraji vozovky, může cyklista jedoucí stejným směrem tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa. Musí přitom dbát zvýšené opatrnosti. (ust. § 57 odst. 4 zákona o silničním provozu).



Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

4.7. Přejezdy pro cyklisty

Přejezdy pro cyklisty jsou místem na pozemní komunikaci, určenými pro přejezd cyklistů.

Můžeme se setkat s těmito typy přejezdů:

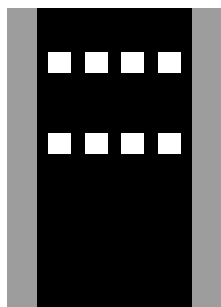
- **Přejezd pro cyklisty** označený vodorovným dopravním značením V 8a, který je určen pouze cyklistům.
- **Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce** označený vodorovným dopravním značením V 8b, který bezprostředně sousedí s přechodem pro chodce. Plocha určená pro přejezd cyklistů přes pozemní komunikaci může být zvýrazněna určeným symbolem nebo značkou „Jízdní pruh pro cyklisty“.
- **Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty** označený vodorovným dopravním značením V 8c, který je společným prostorem pro přecházení chodců i přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci v místě křížení stezky pro chodce a cyklisty s jinou pozemní komunikací.

Přejezd pro cyklisty vyznačený vodorovnou značkou může být vyznačený i svislou dopravní značkou IP 7, a to zejména tam, kde by jej řidič jinak neočekával.

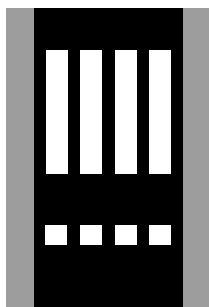
Cílem je vyznačit přejezd pro cyklisty na vhodném a bezpečném místě, který zaručí rozhled cyklistům i ostatním řidičům. Setkáme se s nimi často v návaznosti na stezku pro cyklisty, stezku pro chodce a cyklisty nebo ve směru vyznačené cyklistické trasy nebo směru s frekventovaným provozem cyklistů.

Přejezd může být buď neřízený, nebo vybavený světelnou signalizací.

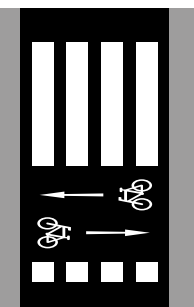
Dopravní značení



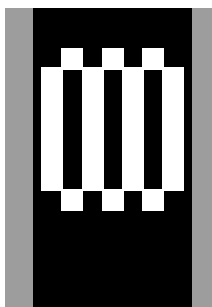
V 8a – Přejezd pro cyklisty



V 8b – Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce



V 8c – Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty



IP 7 – Přejezd pro cyklisty

Pravidla stanovená zákonem

- Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel, nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo rychlosti jízdy (ust. § 57 odst. 8 zákona o silničním provozu).
- Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo (ust. § 57 odst. 8 zákona o silničním provozu).
- Řidič nesmí ohrozit cyklistu přejíždějícího pozemní komunikaci na přejezdu pro cyklisty (ust. § 5 odst. 2 písm. h) zákona o silničním provozu).
- Na signál se zeleným plným kruhovým světlem „Volno“ musí dát odbočující řidič přednost cyklistům přejíždějícím ve volném směru po přejezdu pro cyklisty (ust. § 70 odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu).

Nejasnosti, problémy vyplývající ze současné právní úpravy, oblast diskuze

Zákonná úprava v České republice je odlišná od úpravy v řadě evropských zemí, která sjednocuje přednost na přejezdu pro cyklisty a přechodu pro chodce (naposledy i Slovensko). Z hlediska cyklisty je v současné chvíli úprava přednosti na nesignalizovaných přejezdech fakticky totožná s tím, kdy by byla použita dopravní značka „Dej přednost v jízdě“. Nesignalizovaný přejezd na stezce podél hlavní silnice tak nenabízí cyklistům stejné podmínky jako při jízdě po souběžné hlavní silnici.



Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce (vlevo) a sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (foto vpravo).

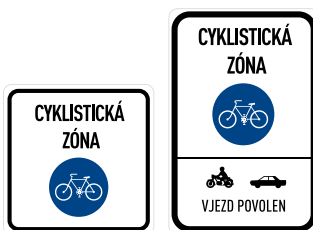
Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

4.8. Cyklistická zóna

Jedná se o zónu, ve které je stanovena vyšší ochrana cyklistů. Cyklistická zóna je označena dopravní značkou IZ 9a a ukončena IZ 9b, ve spodní části dopravní značky mohou být uvedena jiná vozidla, která kromě cyklistů mohou využít cyklistickou zónu.

Cyklistická zóna je řešením v místech, která jsou z hlediska cyklodopravy frekventovaná a významná, zároveň málo významná z hlediska automobilové dopravy. Proto režim cyklistické zóny vyhovuje dané oblasti (dává cyklistům větší ochranu a větší práva, zejména možnost jezdit vedle sebe a rychlost motorové dopravy se přizpůsobuje rychlosti cyklistů).

Dopravní značení



IZ 9a – Cyklistická zóna



IZ 9b – Konec cyklistické zóny

Pravidla stanovená zákonem

- Cyklisté smíjí užívat vozovku v celé její šířce (ust. § 39a odst. 2 zákona o silničním provozu).
- Jiným vozidlům než jízdním kolům je vjezd do cyklistické zóny povolen jen tehdy, jsou-li vyznačena ve spodní části dopravní značky (ust. § 39a odst. 3 zákona o silničním provozu).
- Cyklisté musí umožnit motorovým vozidlům jízdu (ust. § 39a odst. 5 zákona o silničním provozu).
- Řidič smí jet rychlostí nejvýše 30 km/h, přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči cyklistům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo (ust. § 39a odst. 4 zákona o silničním provozu).
- Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště (ust. § 39a odst. 4 zákona o silničním provozu).

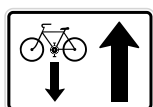
4.9. „Cykloobousměrky“ – vjezd cyklistů v protisměru povolen

Toto dopravní řešení umožňuje cyklistovi jízdu v protisměru v jednosměrné ulici.

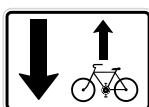
Smyslem tohoto řešení je nabídnout cyklistům možnost vyhnout se frekventovaným hlavním ulicím a využít přímou trasu.

Frekventované cykloobousměrky mohou být řešeny cyklopruhem.

Dopravní značení



E 12a – Jízda cyklistů v protisměru



E 12b – Vjezd cyklistů v protisměru povolen



IP 4b – Jednosměrný provoz



B 2 – Zákaz vjezdu všech vozidel

Pravidla stanovená zákonem

- Tabulka „Jízda cyklistů v protisměru“ v případě, že je umístěna pod značkou „Jednosměrný provoz“, informuje řidiče o tom, že v protisměru je povolena jízda cyklistů. Těto skutečnosti musí řidič přizpůsobit své chování, zejména jemu stanovenou povinnost neohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích (cyklisty) (dodatková tabulka E 12a).
- Tabulka „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ v případě, že je umístěna pod značkou „Zákaz vjezdu všech vozidel“, povoluje vjezd cyklistů v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace (dodatková tabulka E 12b).

Nejasnosti, problémy vyplývající ze současné právní úpravy, oblast diskuze

Diskuse se vede o rozsahu zřizování cykloobousměrek. Existují data o jejich využívání, zřizování a bezpečnosti ze zahraničí i v České republice. V některých zemích (Francie) je jízda na kole ve zklidněných ulicích v protisměru povolena automaticky i bez dopravního značení. Předpokladem pro bezpečnost je podstatně dobře navrhnout vjezdy a výjezdy z cykloobousměrek, kde je třeba prostor rozšířit.

Vzhledem k tomu, že tato úprava je relativně nová, řidiči ji zatím nemají dostatečně zažitou. Je zapotřebí připomínat oblast úpravy, upozorňovat například na přednost cyklisty zprava při jeho výjezdu z cykloobousměrky v případě, že přednost není upravena svislým dopravním značením.



Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

4.10. Obytná zóna

Jedná se o zastavěnou oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou IZ 5a „Obytná zóna“ a konec je označen dopravní značkou IZ 5b „Konec obytné zóny“.

Obytná zóna je vytvořená s ohledem na zájmy chodců a cyklistů. Mohou sem vjíždět i motorová vozidla, ale pouze omezenou rychlostí 20 km/h, s ohledem na pěší. Chodci ale musí umožnit vozidlům jízdu.

Jsou zde povoleny hry dětí na pozemní komunikaci, ale z hlediska bezpečnosti platí, že vhodnější místo pro hry dětí zůstává hřiště, a jiné plochy mimo pozemní komunikaci.

Obytné zóny jsou navrženy tak, že pěší, cyklistická a motorová doprava zde nejsou odděleny.

Cyklista, jako každý jiný řidič, musí při výjezdu z obytné zóny dát přednost v jízdě.

Dopravní značení



IZ 5a – Obytná zóna



IZ 5b – Konec obytné zóny

Pravidla stanovená zákonem

- **Řidič smí v pěší zóně jet rychlostí nejvýše 20 km/h** (ust. § 39 odst. 5 zákona o silničním provozu).
- Řidič musí **dbát zvýšené ohleduplnosti** vůči chodcům, **které nesmí ohrozit**; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo (ust. § 39 odst. 5 zákona o silničním provozu).
- V obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce. Hry dětí na pozemní komunikaci jsou v obytné zóně dovoleny (ust. § 39 odst. 3 zákona o silničním provozu).
- Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště (ust. § 39 odst. 5 zákona o silničním provozu).
- Při **výjezdu z obytné zóny dává řidič přednost všem vozidlům či organizovaným skupinám chodců**. (přednost nemusí být nijak zdůrazněna, např. dopravní značkou „Dej přednost v jízdě“ nebo „Stůj, dej přednost v jízdě“) (ust. § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu).
- Značka může být při výjezdu z obytné zóny umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Obytná zóna“ (informativní dopravní značka IZ 5b).
- Dítě mladší 10 let smí jet na kole v obytné zóně i bez dozoru osoby starší 15 let (ust. § 58 odst. 2 zákona o silničním provozu).

Nejasnosti, problémy vyplývající ze současné právní úpravy, oblast diskuze

Oblastí diskuse je povolení protisměrné jízdy na kole v obytných zónách automaticky a bez úprav dopravním značením, protože zde již platí povinnost dávat na výjezdu přednost.

4.11. Pěší zóna

Pěší zóna je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou IZ 6a „Pěší zóna“ a konec je označen dopravní značkou IZ 6b „Konec pěší zóny“.

Celá šířka této pozemní komunikace je určena pro chodce. Dopravní značka označující pěší zónu může povolit vjezd vybraným druhům vozidel nebo jim stanovit omezené období vjezdu, v některých pěších zónách je veden provoz tramvají. Cyklista tedy může do pěší zóny vjet v případě, že ve spodní části dopravní značky IZ 6a je uveden **symbol jízdního kola, případně uvedeno „cyklisté“**.

Vozidla se v této zóně pohybují omezenou rychlostí stanovenou zákonem, která je 20 km/h.

Dopravní značení



IZ 6a – Pěší zóna

IZ 6b – Konec pěší zóny

Pravidla stanovená zákonem

- Značka označuje oblast, zejména část obce, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v pěší zóně (ust. § 39 odst. 2 zákona o silničním provozu).
- **Ve spodní části značky se vyznačuje** vhodným nápisem nebo symbolem, kterým vozidlům je vjezd do této oblasti povolen, a popřípadě v jaké době (ust. § 39 odst. 4 zákona o silničním provozu, informativní dopravní značka IZ 6a).
- **Řidič smí v pěší zóně jet rychlostí nejvýše 20 km/h.** Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Tyto povinnosti se samozřejmě týkají i cyklistů (ust. § 39 odst. 5 zákona o silničním provozu).
- Chodci smějí užívat pozemní komunikaci v celé její šířce (ust. § 39 odst. 3 zákona o silničním provozu).
- Dítě mladší 10 let smí jet na kole v pěší zóně i bez dozoru osoby starší 15 let (ust. § 58 odst. 2 zákona o silničním provozu).
- Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště (ust. § 39 odst. 5 zákona o silničním provozu).
- Při **výjezdu z pěší zóny dává řidič přednost všem vozidlům či organizovaným skupinám chodců.** (přednost není pak již zdůrazněna dopravní značkou) (ust. § 23 odst. 1 zákona o silničním provozu).
- Značka může být při výjezdu z pěší zóny umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Pěší zóna“ (informativní dopravní značka IZ 6b).



Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

4.12. Sdílená zóna

Sdílená zóna je zastavěná oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou „Sdílená zóna“ a konec je označen dopravní značkou „Konec sdílené zóny“, a je určena k užívání všemi účastníky silničního provozu.

Ve sdílené zóně od sebe nejsou jednotlivé druhy dopravy odděleny, o celou šířku komunikace se dělí všichni účastníci silničního provozu, včetně hromadné dopravy. Platí pravidlo pravé ruky a maximální povolená rychlost 20 km/h.

Cílem tohoto opatření je umožnit optimálně využít prostor všem účastníkům provozu, kterými mohou být chodci, cyklisté, auta, motorky nebo tramvaje, a zlepšit plynulost a bezpečnost silničního provozu.

Dopravní značení



IZ 10a – Sdílená zóna



IZ 10b – Konec sdílené zóny

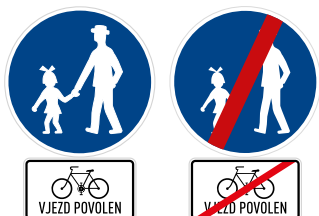
Pravidla stanovená zákonem

- Prostor pro všechny účastníky silničního prostoru, všichni zde mají stejná práva a povinnosti, až na jednu výjimku, tou je tramvaj. Ta má vždy přednost.
- Všichni vůči ostatním musí dbát zvýšené ohleduplnosti a nesmí se navzájem ohrozit. Chodci a cyklisté mohou využívat celý prostor komunikace. Cyklisté mohou jezdit vedle sebe.
- Tramvaj má vždy přednost v jízdě, řidiče tramvaje nesmí ostatní ani omezit ani ohrozit.
- Řidiči smí jet nejvýše 20 km/h.
- Stání je povoleno pouze na místech označených jako parkoviště, stání jízdních kol a jiných nemotorových vozidel je dovoleno jen na místech k tomu určených.
- Na rozdíl od ostatních uvedených zón (pěší, cyklistické a obytné) neplatí při výjezdu ze sdílené zóny povinnost dát všem přednost v jízdě (ust. § 23 zákona o silničním provozu).

4.13. Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol

Úsek, který je označen dopravním značením C 7a a E13 (stezka pro chodce a dodatková tabulka povolující vjezd cyklistů), mohou cyklisté využít k jízdě. Jedná se zpravidla o místa, kde pro cyklisty nelze vyčlenit dostatečně velký bezpečný prostor ve vozovce a přilehlý chodník je zároveň poměrně málo frekventovaný. Platí ale, že stezka slouží v první řadě k pohybu chodců, které cyklista nesmí ohrozit.

Dopravní značení



C 7a a C 7b – Stezka pro chodce
a konec stezky pro chodce E 13

Pravidla stanovená zákonem

- Dodatková tabulka E13 doplňuje dopravní značku „Stezka pro chodce“ a označuje úseky, ve kterých je pohyb cyklistů po chodníku výslovně povolen.
- Cyklista zde smí jet rychlostí nejvýše 20 km/h. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit (ust. § 40 odst. 2 zákona o silničním provozu).
- Zákon nestanoví cyklistovi povinnost v daném směru stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol využít a může tedy jet po přilehlé pozemní komunikaci.

Nejasnosti, problémy vyplývající ze současné právní úpravy, oblast diskuze

Není přesně stanoveno, zda se chodci na chodníku mají pohybovat vlevo nebo vpravo, s ohledem na pravidlo platné pro přechody a zvyk, kdy se chodci po chodnících obecně pohybují vpravo, což je v rozporu s pravidly platnými pro režim stezky, kde se pohybují chodci, a kde se chodci mají pohybovat vlevo.



Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

4.14. Povolený směr jízdy cyklistů

Dodatková tabulka E 12c společně s informativní značkou IP 19 (řadící pruhy) pomáhá vyjádřit odlišný způsob řazení cyklistů v jízdních pruzích, s cílem vytvořit nové podmínky pro zvýšení bezpečnosti cyklistů v provozu. Uvedená dodatková tabulka může ovšem být užita i pro omezení či doplnění významu jiné dopravní značky.

Dopravní značení



E 12c – Povolený směr
jízdy cyklistů

4.15. Zákaz vjezdu všech motorových vozidel

Do úseku označeného dopravní značkou B11, je zakázán vjezd všem motorovým vozidlům (tj. do úseku za značkou nesmějí vjíždět osobní automobily, nákladní automobily, autobusy, traktory, motocykly, mopedy apod., naopak smějí vjíždět nemotorová vozidla, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo a také tramvaj). Nejedná se sice o klasickou cyklistickou infrastrukturu, ale takto označený úsek umožňuje využití pro cyklistickou dopravu a doplňuje tak dopravní síť pro cyklisty. Může se jednat o multifunkční opatření, kde je daný úsek přístupný cyklistické dopravě a na základě udělených výjimek např. pouze několika majitelům vozidel, kteří zajíždějí k několika konkrétním nemovitostem, hostům horské chaty apod. Dále takto bývají označeny některé vjezdy na pozemní komunikace v lese. Další zpřístupnění této komunikace může zajistit dodatková tabulka.

Dopravní značení



B 11 – Zákaz vjezdu všech
motorových vozidel

Pravidla stanovená zákonem

- Značka zakazuje vjezd všech motorových vozidel. Motorovým vozidlem silniční zákon rozumí nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus (ust. § 2 zákona o silničním provozu).



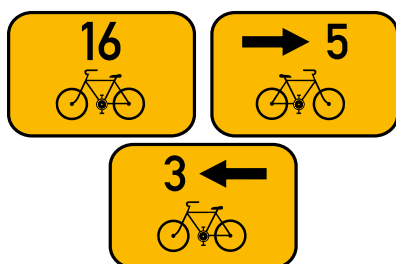
Zdroj foto: Tým silniční bezpečnosti

4.16. Cyklistická trasa

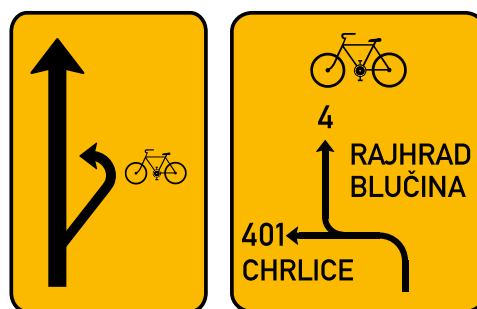
Cyklistická trasa je trasa pro cyklisty označená informativními dopravními značkami nebo turistickým značením (stejně jako turistické značky pro pěší, jen místo okrajových bílých pruhů jsou pruhy žluté). Cyklistická trasa by měla účelně spojovat místa, mezi kterými lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na silničním jízdním kole.

Cyklistická trasa představuje pouze vyznačení cesty v terénu pomocí cyklistických značek, nevážou se k jejímu využívání žádné konkrétní zákonné povinnosti nebo práva. Cyklistická trasa může být vedena po stezce pro cyklisty, po vozovce, vyhrazeném jízdním pruhu, ale i po lesní nebo polní cestě. Pravidla pro cyklistu, který jede po značené cyklistické trase se tedy odvíjejí podle toho, na jakém typu komunikace se právě nachází.

Dopravní značení



IS 21a, b, c (přímě, vlevo nebo vpravo) – Směrová tabulka pro cyklisty



IS 20 – Návěst pro cyklisty

Pravidla stanovená zákonem

- Směrová tabulka pro cyklisty informuje o čísle (popřípadě jiném označení) **cyklistické trasy** a označuje její průběh (směrové tabulky pro cyklisty IS 21a – IS 21d stanovené vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích).
- Značka IS 20 – Návěst před křižovatkou pro cyklisty informuje o směru a čísle (popřípadě jiném označení) cyklistické trasy v místě jejich vzájemného křížení a vyznačuje jejich průběh křižovatkou.



Zdroj foto: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

Nejasnosti, problémy vyplývající ze současné právní úpravy, oblast diskuze

Vzhledem k tomu, že řada cyklotras je dnes vedena po nebezpečných úsecích, je třeba uvažovat o přeznačení cyklotras, a to z důvodu přeložení nebo úplného zrušení nevhodných cyklotras.

KAPITOLA

5

Použité
zdroje

a) Právní předpisy

Nařízení evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly

Samotné nařízení si jako cíl stanoví toto: "Cílem tohoto nařízení je stanovit harmonizovaná pravidla pro schvalování typu vozidel kategorie L, aby bylo zajištěno fungování vnitřního trhu. Vozidla kategorie L jsou dvoukolová, tříkolová nebo čtyřkolová vozidla, například dvoukolová motorová vozidla, tříkolky a čtyřkolky. Dále je cílem tohoto nařízení zjednodušit stávající právní rámec, snížit emise z vozidel kategorie L, a dosáhnout tak přiměřenějšího podílu emisí z vozidel kategorie L na celkovém objemu emisí ze silniční dopravy, dále zvýšit celkovou úroveň bezpečnosti, přizpůsobit se technickému vývoji a posílit pravidla dozoru nad trhem."

zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Zákon o provozu na pozemních komunikacích je základním zákonem v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Stanovuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu, pravidla silničního provozu, upravuje také řidičská oprávnění a působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie ČR v této oblasti.

zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Do oblasti úpravy tohoto zákona spadá zejména registrace vozidel a jejich vyřazování z registru, dále jsou zde stanoveny technické požadavky na provoz vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti. Zákon určuje práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty, vlastníků a provozovatelů vozidel, stanic technické kontroly a stanic měření emisí. V neposlední řadě zákon upravuje výkon státní správy a státního dozoru v této oblasti.

zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích

Zákon o pozemních komunikacích určuje kategorie pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, stanoví práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a také se zabývá výkonem státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

vyhláška č. 153/2023 Sb., o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, zejména příloha č. 8 Technické požadavky na bezpečnost jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků pro jejich užití v provozu na pozemních komunikacích

Tato vyhláška je prováděcí vyhláškou zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a upravuje oblast a konkretizuje postupy při schvalování technické způsobilosti a určuje technické podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích, které nejsou upraveny přímo použitelným předpisem Evropské unie upravujícím schvalování technické způsobilosti vozidel kategorií L, T, C a R.

vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

Tato vyhláška provádí zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Upravuje provoz na pozemních komunikacích, stanoví dopravní značky, akustické a výstražné signály, dopravní zařízení a další.

b) Ostatní předpisy

Technické podmínky TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty

Jedná se o materiál, který obsahuje konkrétní pravidla a principy navrhování pozemních komunikací, tak aby byly bezpečné a komfortní pro cyklistickou dopravu. Najdeme zde přesné parametry jednotlivých cyklistických opatření a dalších opatření s ohledem na cyklistickou dopravu. Technické podmínky nejsou závazným dokumentem.

ČSN EN 1078 +A1 (832166) Přilby pro cyklisty a pro uživatele skateboardů a kolečkových bruslí

Tato norma je českou verzí evropské normy EN 1078:2012+A1:2012. norma stanoví požadavky a zkušební metody na přilby pro uživatele jízdních kol, skateboardů a kolečkových bruslí. Požadavky a odpovídající zkušební metody se týkají hlavně konstrukce přilby a její schopnosti tlumit náraz, zorného pole a upevňovacího systému. V normě jsou rovněž zahrnuty požadavky na značení a informace pro uživatele s důrazem na bezpečnostní hlediska.

c) Další zdroje a užitečné odkazy

Metodika rozšířené výuky řidičů: Pro hlavní město Prahu zpracoval kolektiv autorů: Kateřina Nastoupilová, Josef Línek, Jan Řihošek (Olomouc, 2017)

Jedná se o rozšíření standardní výuky žadatelů o ŘO skupiny „B“, které se snaží podpořit předvídatelnost budoucích řidičů motorových vozidel směrem k cyklistům a jejich možnému chování v silničním provozu.

www.dobramesta.cz/metodika-vyuka-ridicu

Městem na kole – Příručka městského cyklisty: Vratislav Filler a Jiří Motýl

Autoři jsou sami aktivními cyklisty ve městě a vychází tak v knize i ze svých vlastních zkušeností. Konkretizují praktická řešení dopravních situací cyklisty ve městě, ale také otevírají některá témata, která se z praxe ukazují pro bezpečnost cyklistů důležitá a zároveň v současné době nemají konkrétní oporu v zákoně nebo jsou zákonem řešena nedostatečně a snaží se posouvat tyto problémy k řešení.



www.tymbezpecnosti.cz



www.bezpecnecesty.cz



www.nakolejensprilbou.cz



www.dobramesta.cz



www.policie.cz



www.akademimobility.cz



www.mdcr.cz



www.mipsprilby.cz



www.mestemnakole.cz



www.stavbycyklo.cz



Bezpečně na silnicích o.p.s.

Valdštejská 381/6,
460 01 Liberec - Liberec II - Nové Město
www.tymbezpečnosti.cz

