

**PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY**

Poslanecká sněmovna

2020

VIII. volební období

---

**Pozměňovací návrh**

poslance

Petra Dolínka

**k návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb.,  
o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých  
zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů**

**(sněmovní tisk č. 374)**

## **A. Bodové znění pozměňovacího návrhu**

V čl. I se před dosavadní bod 1 vkládají nové body, které zní:

1. V § 17 se doplňuje odstavec 6, který zní:

„(6) Řidič motorového vozidla nesmí předjíždět, jestliže by nedodržel bezpečný boční odstup při předjíždění cyklisty. 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-1 je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty podle věty druhé nejméně 1 m.“

2. V § 57 odst. 1 se na konci textu doplňují slova „v daném místě a směru, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích“.

Následující body se přečíslují.

## B. Platné znění zákona č. 361/2000 Sb. s vyznačením navrhovaných změn

### § 17

#### Předjíždění

(1) Předjíždí se vlevo. Vpravo se předjíždí vozidlo, které mění směr jízdy vlevo a není-li již pochybnosti o dalším směru jeho jízdy. Při jízdě v připojovacím nebo odbočovacím pruhu se smí vpravo předjíždět též vozidlo jedoucí v průběžném pruhu. Odbočovací pruh je přídatný jízdní pruh určený pro odbočování (vyřazování) vozidel z průběžného jízdního pruhu.

(2) Řidič, který při předjíždění vybočuje ze směru své jízdy, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče jedoucí za ním. Řidič musí dát znamení o změně směru jízdy při předjíždění cyklisty.

(3) Řidič, který se po předjetí zařazuje před vozidlo, které předjel, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ani omezit řidiče vozidla, které předjel.

(4) Řidič předjížděného vozidla nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění.

(5) Řidič nesmí předjíždět

- a) nemá-li před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí,
- b) jestliže by se nemohl bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet,
- c) jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích,
- d) na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a bezprostředně před nimi,
- e) dává-li řidič vpředu jedoucího vozidla znamení o změně směru jízdy vlevo a není-li možné předjetí vpravo podle odstavce 1 nebo předjetí v dalším volném jízdním pruhu vyznačeném na vozovce v tomtéž směru jízdy,
- f) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní; tento zákaz neplatí
  1. jde-li o předjíždění vpravo podle odstavce 1,
  2. jde-li o předjíždění jízdních kol, mopedů a motocyklů bez postranního vozíku,
  3. na hlavní pozemní komunikaci,
  4. na křižovatce s řízeným provozem.
- g) na železničním přejezdu a v těsné blízkosti před ním.

**(6) Řidič motorového vozidla nesmí předjíždět, jestliže by nedodržel bezpečný boční odstup při předjíždění cyklisty. 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-1 je vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty podle věty druhé nejméně 1 m.**

## § 57

(1) Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užit **v daném místě a směru, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích.**

(2) Na pozemní komunikaci se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici. Jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka.

(3) Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou.

(4) Pohybují-li se pomalu nebo stojí-li vozidla 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; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti. To neplatí, odbočuje-li vozidlo vpravo a dává-li znamení o změně směru jízdy.

(5) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce. Je-li v místě křížení stezky pro chodce a cyklisty s jinou pozemní komunikací zřízen sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty, použijí se ve vztahu k tomuto sdruženému přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty pro jednotlivé účastníky provozu na pozemních komunikacích obdobně ustanovení upravující chování těchto účastníků provozu na přechodu pro chodce a na přejezdu pro cyklisty.

(6) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je cyklista povinen užit pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užit pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce.

(7) Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užit i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Přitom je tato osoba povinna řídit se pravidly podle odstavců 2, 3, 5 a 6 a světelnými signály podle § 73.

(8) 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.

## C. Návrh prováděcího předpisu

# Návrh prováděcího předpisu

## VYHLÁŠKA

ze dne ..... 2020,


**kterou se mění vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.**

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 137 odst. 2 k provedení § 62 odst. 5 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 53/2004 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 274/2008 Sb., zákona č. 133/2011 Sb., zákona č. 297/2011 Sb., zákona č. 230/2014 Sb., zákona č. 249/2014 Sb., zákona č. 48/2016 Sb., zákona č. 199/2017 Sb. a zákona č. 193/2018 Sb.:


### Čl. I

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb., se mění takto:


1. V příloze č. 4 položka č. C 8a zní:

<b>C 8a</b>		<b>Stezka pro cyklisty</b> Značka označuje začátek platnosti značky „Stezka pro cyklisty“.
-------------	---	---


2. V příloze č. 4 položka č. C 9a zní:

<b>C 9a</b>		<b>Stezka pro chodce a cyklisty společná</b> Značka označuje začátek platnosti značky „Stezka pro chodce a cyklisty společná“.
-------------	---	---

3. V příloze č. 4 položka č. C 10a zní:

C 10a		<p><b>Stežka pro chodce a cyklisty dělená</b></p> <p>Značka označuje začátek platnosti značky „Stežka pro chodce a cyklisty dělená“.</p>
-------	---	--

4. V příloze č. 8 části 1 položka č. V 1a zní:

V 1a		<p><b>Podélná čára souvislá</b></p> <p>Značka se používá zejména k oddělení jízdnic pruhů s protisměrným provozem, k oddělení části řadicích pruhů a k oddělení části odbočovacího nebo připojovacího pruhu od průběžného pruhu.</p> <p>Slouží-li značka k oddělení jízdnic pruhů s protisměrným provozem, musí řidič jet vpravo od této značky.</p> <p>Značku je zakázáno přejíždět nebo ji nákladem přesahovat, pokud to není nutné k objíždění, předjíždění cyklisty, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci.</p>
------	---	---

Čl. II

**Účinnost**

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2021.

## D. Odůvodnění pozměňovacího návrhu

### *Část obecná*

Tento pozměňovací návrh vychází ze sněmovního tisku 893 a zapracovává připomínky obsažené ve stanovisku vlády k tomuto tisku ze dne 13. 7. 2020. Neobsahuje původně navrženou změnu zákoníku práce, kterou Ministerstvo práce a sociálních věcí nedoporučilo.

Zvláště v poslední době mimo jiné také v souvislosti s krizovými opatřeními proti šíření onemocnění COVID-19 způsobeného novým koronavirem SARS CoV-2 enormně stoupají počty cyklistů, vytiženost tzv. cyklostezek a spolu s tím bohužel také počet nehod s účastí cyklistů.

Cílem návrhu je zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, podpora cyklistiky a kultivace vztahů mezi chodci, cyklisty a motoristy. Návrh se zaměřuje na dva pravděpodobně nejpálčivější, a přitom (alespoň z legislativního hlediska) jednoduše řešitelné problémy:

- I. *nebezpečné předjíždění cyklistů – navrhuje se definice bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty nejméně 1,5 m, resp. výjimečně nejméně 1 m*

Nejčastější příčinou smrtelných nehod cyklistů je srážka zezadu. Stávající obecná povinnost řidiče neohrozit cyklistu při předjíždění je nevymahatelná a nijak se nekontroluje. Konkrétní bezpečný boční odstup při předjíždění se počítá až v případě nehod s tragickými následky a vychází v závislosti na rychlosti a dalších faktorech právě kolem 1,5 m. V případě rychlosti do 30 km/h se navrhuje výjimečně zkrácená vzdálenost 1 m. Pokud bude vzdálenost bezpečného bočního odstupu známá předem, pomůže to nehodám předcházet. Návrh neznamena novou povinnost řidiče, ale pouze konkretizaci odstupu, který by měl být již dnes dodržován. Vymahatelnost zákona se posílí, protože konkrétní vzdálenost měřit lze. Kamerový záznam sice může několik decimetrů zkreslovat, ale z nebezpečného předjetí ve vzdálenosti 0,5 m se nepůjde vyhat. Význam definice je však především edukativní a preventivní.

Zahraniční zkušenosti ukazují, že bezpečné předjíždění cyklisty v praxi bez problémů funguje a nemá negativní vliv na celkovou plynulost dopravy.

- II. *nebezpečný dojem některých motoristů, že cyklisté na silnici nepatří – navrhuje se výjimka z povinnosti užít cyklistická opatření z důvodu bezpečnosti a plynulosti a vyjasnění, že se tato povinnost vůbec nevztahuje na stezku pro chodce a cyklisty*

Nedostatek pocitu bezpečí cyklistů je v České republice hlavní překážkou tomu, aby jízdní kolo bylo mnohem více využívaným dopravním prostředkem. V praxi existuje řada situací, kdy je pro cyklistu i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích užití cyklistických opatření nebezpečné nebo dokonce fakticky nemožné. Bezpečnost musí mít přednost. Agresivní chování některých motoristů vůči cyklistům často pramení z domnělé povinnosti cyklisty užít tzv. cyklostezku, která



bývá nesprávně dovozována z nešťastného znění prováděcí vyhlášky. Obzvláště ve městech v odpoledních hodinách nebo o víkendech bývají stezky velmi frekventované a výrazně nebezpečnější než silnice. Návrh vyjasňuje, že cyklisté mohou volit bezpečnější variantu, a to i v zájmu chodců pohybujících se po stezkách.

Vyjasnění, že povinnost užít cyklistická opatření platí pouze v daném místě a směru, a zakotvení odůvodněné výjimky z této povinnosti odstraní i stávající praktické problémy v plánování a značení zejména vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty, které jsou kvůli dnešní právní úpravě mezerovité či zcela nerealizovatelné.

Návrh podporuje Český svaz cyklistiky.

## I. Bezpečný boční odstup při předjíždění cyklisty

Návrh vyjasňuje pravidla silničního provozu týkající se předjíždění cyklisty, jejichž stávající znění je v praxi problematické.

Účelem návrhu je, aby se bezpečný boční odstup v praxi neřešil až v případě tragických následků, ale aby se těmto následkům preventivně předcházelo.

### **Podle platné právní úpravy motorista nesmí ohrozit cyklistu a musí dodržovat bezpečný boční odstup při předjíždění.**

Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní. Podle § 17 odst. 5 písm. c) tohoto zákona řidič nesmí předjíždět, jestliže by ohrozil nebo omezil protijedoucí řidiče nebo ohrozil jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Podle § 2900 občanského zákoníku je každý povinen počínat si při svém konání tak, aby nedošlo k nedůvodné újmě na svobodě, životě, zdraví nebo na vlastnictví jiného.

Podle čl. 7 odst. 3 Úmluvy o silničním provozu řidiči musejí projevovat mimořádnou opatrnost ve vztahu k nejzranitelnějším uživatelům silnice, jako jsou chodci, cyklisté, a zejména děti, starší osoby a tělesně postižené osoby. Podle čl. 11 odst. 4 této úmluvy řidič musí při předjíždění předjížděnému nebo předjížděným uživatelům silnice ponechat dostatečně široký boční prostor.

Není však definována žádná konkrétní vzdálenost bočního odstupu, která by byla z hlediska bezpečnosti ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích dostatečná.

### **Nedodržení bezpečného bočního odstupu při předjíždění je častou příčinou nehod s tragickými následky.**

Cyklisty na jízdním kole nechrání robustní karoserie s promyšlenou soustavou deformačních zón, a proto jim v případě nehody výrazně častěji než řidičům motorových vozidel hrozí zranění či smrt. Ročně se v České republice stane přes 4000 nehod s účastí cyklistů a motoristů, při nichž se zraní asi 3000 cyklistů. Řádově desítky cyklistů každý rok na následky zranění zemřou.

Bohužel neexistuje statistika, která by sledovala, kolika nehodám by bylo možné předejít, kdyby byl dodržen bezpečný odstup. Skutečnost, že k řešení tohoto problému legislativní cestou přistupuje stále více států, ale dokazuje, že to je plně opodstatněné. Například zpráva australského úřadu pro bezpečnost dopravy z roku 2006 uvádí, že nejčastější příčinou smrtelných nehod cyklistů byla právě srážka zezadu.

## **Většinu nehod s účastí cyklistů a motoristů zaviní motoristé.**

Odpůrci definice bezpečného bočního odstupu namítají, že cyklisté si za nehody mohou sami. Svůj názor opírají o mediálně prezentovanou statistiku za rok 2019, která uvedla, že 75 % smrtelných nehod s účastí cyklistů zavinili cyklisté. Závěr této statistiky je však silně zavádějící. Počítají se do ní totiž nejen nehody mezi cyklisty a motoristy, ale i nehody mezi cyklisty navzájem, mezi cyklisty a chodci a samonehody cyklistů. Navíc vychází z velmi malého vzorku celkem 36 nehod. Pokud počítáme pouze nehody mezi cyklisty a motoristy, připočteme též nehody s těžkými zraněními a zprůměrujeme statisticky významný počet dat za posledních deset let, dostaneme se ke skutečně relevantnímu výsledku 38 % nehod zaviněných cyklistou a 62 % nehod zaviněných řidičem motorového vozidla.

Argumentace proti definici bezpečného bočního odstupu poukazující na časté nedodržování dopravních předpisů ze strany cyklistů je jen snahou o emotivní odvádění pozornosti. Totéž lze říci i o řidičích motorových vozidel. Obě skupiny se přitom liší co do četnosti porušování různých pravidel (u cyklistů může být problematická jízda po chodníku, u řidičů motorových vozidel překračování nejvyšší dovolené rychlosti). Nelze však paušalizovat, uplatňovat princip kolektivní viny a automaticky odsuzovat všechny cyklisty nebo všechny řidiče motorových vozidel. Vzhledem k rychlosti, hmotnosti a rozměrům motorového vozidla je obecně rizikovější neodpovědné chování řidičů motorových vozidel. V případě střetu cyklisty a motoristy má cyklista oproti motoristovi stonásobně menší šanci na přežití.

## **Cyklisté na silnici patří.**

Zcela mimo realitu je i názor, že cyklisté na silnici nepatří. Tento názor vychází mimo jiné z mylného předpokladu, že jízdní kolo slouží pouze k rekreaci a že si tento účel prostor na silnici údajně nezasluhuje. Takový názor opomíjí skutečnost, že pro řadu cyklistů je jízdní kolo dopravním prostředkem (například pro cesty do zaměstnání a zpět) a pro řadu cyklistů sportovním vybavením pro překonávání velkých vzdáleností. Ani při rekreačním způsobu užití jízdního kola se cyklista silnici nemůže vždy vyhnout. Naopak i řidiči motorových vozidel někdy jezdí „jen pro zábavu“. Silnice patří všem účastníkům provozu na pozemních komunikacích.

## **Nedodržení bezpečného bočního odstupu může vést k odsouzení motoristy k trestu odnětí svobody.**

Judikatura Nejvyššího soudu konstatuje, že porušení povinnosti dodržení bezpečného bočního odstupu od předjížděného cyklisty má zpravidla za následek nebezpečí pro lidský život nebo zdraví, a proto může být porušením důležité povinnosti ve smyslu kvalifikované (tj. přísněji trestané) skutkové podstaty trestného činu usmrcení z nedbalosti (§ 143 odst. 2 trestního

zákoníku) a trestného činu těžké ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 147 odst. 2 trestního zákoníku) nebo základní skutkové podstaty trestného činu ublížení na zdraví z nedbalosti (§ 148 odst. 1 trestního zákoníku).

Trestněprávní odpovědnost motoristy kvůli nedodržení bezpečného bočního odstupu byla shledána i v případě, kdy cyklista spadnul sám, a teprve poté do něj narazil řidič motorového vozidla, nebo v případě, kdy k pádu došlo v důsledku větrného víru způsobeného předjíždějícím vozidlem.

**Příklad z praxe:** Dne 26. 7. 2013 řidič nákladního automobilu zn. DAF při předjíždění cyklisty na nepřehledném místě před horizontem nezachoval bezpečný boční odstup od předjížděného cyklisty, v důsledku čehož ho srazil při pravém okraji vozovky ze zadu pravým zpětným zrcátkem a pravou stranou automobilu na zem, způsobil mu zranění, v důsledku kterých poškozený na místě ihned zemřel, a poté řidič z místa nehody ujel, aniž poškozenému poskytl jakoukoli pomoc.

Řidič se hájil tím, že k žádnému střetu jeho vozidla s cyklistou nedošlo, resp. že žádný střet s cyklistou nezaznamenal. Zranění cyklisty a poškození jeho kola korespondovaly s uspořádáním pravé strany vozidla. Věcné stopy nalezené na místě nehody odpovídaly poškozením zjištěným na vozidle. I přesto, že vozidlo řidiče bylo po nehodě očištěno a přetřeno na místech poškozených střetem, byla na něm nalezena krevní stopa poškozeného.

Řidič byl uznán vinným přečinem usmrcení z nedbalosti a pokusem přečinu neposkytnutí pomoci řidičem dopravního prostředku (o „pokus“ šlo proto, že poškozený byl na místě ihned mrtev) a odsouzen k úhrnnému trestu odnětí svobody na čtyři roky a k trestu zákazu činnosti spočívajícímu v zákazu řízení všech motorových vozidel na devět roků. Současně bylo rozhodnuto o náhradě škody (podle usnesení Nejvyššího soudu z 3. 6. 2015, č. j. 7 Tdo 574/2015-35).

**Definice bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty pomůže předcházet nehodám. Minimální vzdálenost by měla být 1,5 m, resp. výjimečně 1 m.**

Soudní znalci obvykle počítají minimální boční odstup nejen od cyklisty, ale od jakéhokoli objektu jako  $60 \text{ cm} + (1,1 \times \text{rychlost předjíždějícího vozidla v km/h})$ , což při nejvyšší dovolené rychlosti vozidla v obci 50 km/h odpovídá 1,15 m a při nejvyšší dovolené rychlosti vozidla mimo obec 90 km/h odpovídá 1,59 m. V současné době se kromě vypočteného bočního odstupu s ohledem na zvláštní povahu provozu jízdního kola, které se nepohybuje po ideální přímce, ale v trajektorii nepravidelné vlnovky, navíc pro jízdní kolo požaduje v zásadě stejný prostor, jaký by byl zachován pro dvoustopé motorové vozidlo.

Problémem je, že výše nastíněná praxe soudních znalců se objevuje až v případech posuzování konkrétních nehodových dějů. Nebezpečné předjíždění se bohužel nijak neřeší,

dokud nenastane tragický následek. Pravidlo bezpečného odstupu by však mělo být jasně definované a známé dopředu tak, aby pomohlo nehodám předcházet.

Vzhledem k výše uvedenému se navrhuje stanovit vzdálenost bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty na nejméně 1,5 m.

V případě míst s nejvyšší dovolenou rychlostí do 30 km/h se navrhuje výjimečně zkrácená vzdálenost nejméně 1 m. Tato výjimka odráží fakt, že při nižší rychlosti předjíždějího vozidla stačí kratší boční odstup. Respektuje přitom minimální odstup počítaný soudními znalci, který při rychlosti 30 km/h odpovídá 0,93 m (vzdálenost 1 m by v případě rychlosti 50 km/h byla příliš krátká). Může se uplatnit jak v obci, tak mimo obec (rozhodující bude místní úprava provozu). Jedná se o nejvyšší dovolenou rychlost, nikoli o aktuální rychlost vozidla, což je odůvodněno vymahatelností pravidla (bylo by prakticky nemožné v jednom okamžiku měřit rychlost vozidla i vzdálenost odstupu od cyklisty).

Je třeba zdůraznit, že návrh ve své podstatě nezavádí novou povinnost pro řidiče motorového vozidla, ale pouze konkrétně definuje vzdálenost bezpečného bočního odstupu, který by měl být již dnes dodržován. Nedodržení bezpečného bočního odstupu je vždy ohrožením předjížděného vozidla, které platná právní úprava zakazuje.

### **Dodržování stanovené vzdálenosti řidiči jednoduše zvládnou.**

Stanovená vzdálenost je totiž minimální. Z hlediska bezpečnosti a ohleduplnosti je vhodné pro jistotu minimální stanovenou vzdálenost překročit a cyklistu předjet úplně druhým pruhem či úplně v protisměru, stejně jako při předjíždění jiného dvoustopého motorového vozidla.

Minimální vzdálenost lze určit odhadem stejně jako v případě jiných vzdáleností stanovených zákonem o silničním provozu. Silniční pruh je široký asi 3 m, tudíž 1,5 m je zhruba polovina jeho šířky.

V praxi bude možné postihovat pouze zjevné excesy pramenící z neznalosti nebo bezohlednosti, nikoli náhodné nedodržení vzdálenosti o několik centimetrů (stejně jako v případě kontrol nejvyšší dovolené rychlosti zde bude určitá míra tolerance).

### **Nastavení pravidla bezpečného odstupu zvýší předvídatelnost chování účastníků provozu na pozemních komunikacích a výrazně sníží riziko nehod.**

Dopravními odborníky jasně stanovený standard pro předjíždění řidiči usnadní rozhodování, zda je bezpečné předjížděcí manévr uskutečnit. Cyklista bude mít dostatek prostoru na to, aby se vyhnul překážkám, jako jsou například kanály, výtluky nebo nejrůznější znečištění vozovky, které se nejčastěji vyskytují při pravém okraji vozovky, tedy právě v prostoru jízdy cyklisty, a bude též chráněn před tlakovou vlnou působenou většími vozidly. Stanovený

bezpečný odstup bere v potaz také přirozené vychylování jízdní dráhy jízdního kola způsobené například poryvy větru, nerovností povrchu, frekvencí šlapání či otočením cyklisty, aby sledoval dopravní situaci za sebou.

Není vyloučeno, že v konkrétním případě bude bezpečný boční odstup ještě větší, než stanoví navržené obecné pravidlo, resp. bude současně nutné snížit rychlost. Řidič předjíždějícího vozidla musí brát zřetel i na stav komunikace (nebezpečí odletujícího štěrku, stříkající vody z kaluže, zvržení prachu atp.) a na různou úroveň schopností cyklistů, která se značně liší od profesionálních cyklistů až po rekreační cyklisty (se zvláštními ohledy k dětem a naopak k osobám vyššího věku).

### **Zvláštní povaha provozu jízdního kola vyžaduje zvláštní úpravu.**

Navrhované pravidlo bezpečného odstupu se vztahuje pouze na předjíždění řidičem motorového vozidla, nikoli na předjíždění cyklistou. Důvodem je, že cyklisté pro motoristy nepředstavují takové nebezpečí, jako je tomu naopak. Je třeba vzít v potaz zvláštní povahu provozu jízdního kola. Cyklisté jsou zvláště zranitelnou skupinou účastníků provozu na pozemních komunikacích, a proto by právě jim měla náležet zvýšená ochrana.

Pokud tedy například cyklista s menším odstupem předjede vozidlo stojící před světelně řízenou křižovatkou, aby užil vymezený prostor pro cyklisty (tzv. předsunutou stopčáru), řidič motorového vozidla ani cyklista se žádného přestupku nedopustil. Navíc na stezkách pro cyklisty by vzhledem k jejich šířce taková vzdálenost často nebyla vůbec splnitelná.

Zvláštní povaha provozu jízdního kola spočívá mimo jiné v tom, že se nepohybuje po ideální přímce, ale v trajektorii nepravidelné vlnovky. Zatímco cestující v motorových vozidlech jsou před zraněním chráněni prvky pasivní bezpečnosti, cyklisty chrání pouze odstup od ostatních vozidel. Předjíždění cyklisty je proto třeba věnovat zvláštní pozornost.

Na situace, kdy se nejedná o předjíždění cyklisty řidičem motorového vozidla, jako je například objíždění, vyhýbání či souběžná jízda, se nadále uplatní stávající úprava.

### **Místo nebezpečného předjíždění je nutné zpomalit.**

Ve většině případů lze cyklistu předjet při dodržení bezpečného bočního odstupu okamžitě. Pokud se však řidič s cyklistou setká v místě, kde jej nemůže bezpečně předjet (typicky v nepřehledné zatáčce či v případě, že v protisměru právě jede jiné vozidlo), musí zpomalit, než dojedou na místo, kde je možné cyklistu bezpečně předjet.

Řidiči motorových vozidel většinou nemají problém s odstupem při předjíždění cyklisty na volném a přehledném úseku komunikace. Pokud však cyklistu dojedou v okamžiku, kdy v protisměru právě jede jiné vozidlo nebo kdy nemají před sebe rozhled na takovou

vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí, často bohužel nejsou ochotní zpomalit a ohroží cyklistu těsným předjížděním.

Nedodržení bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty může být zvláště nebezpečné v časté kombinaci s nedodržení povinnosti dát znamení o změně směru jízdy (§ 17 odst. 2 a 3 zákona o silničním provozu), jede-li za sebou více motorových vozidel. První vozidlo cyklistu může těsně předjet, ale některé z dalších vozidel cyklistu srazí, protože jeho řidič přes předchozí vozidlo cyklistu nevidí a neví o něm.

**Případné zpomalení řidiče po dobu několika vteřin či desítek vteřin nemá významný dopad na celkovou plynulost provozu a musí ustoupit bezpečnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích.**

Následky nerozumné snahy o „ušetření“ několika vteřin si mohou jak cyklista, tak řidič motorového vozidla a jejich blízcí nést do konce života.

Plynulost provozu omezují zejména křižovatky, uzavírky a nehody, nikoli pomalejší účastníci provozu na pozemních komunikacích. Případné zpomalení motoristy při předjíždění cyklisty přitom často neznamená vůbec žádné zpoždění motoristy, když se oba účastníci provozu na pozemních komunikacích po chvilce opět potkají při čekání před křižovatkou. Navíc cyklisté nejsou vždy pomalejším účastníkem provozu na pozemních komunikacích – například v centrech měst či při sjezdu z kopce se mohou pohybovat i rychleji než někteří motoristé. Nejde zde proto ani tak o plynulost provozu, jako spíše o ochotu respektovat ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích a dát jim potřebný prostor.

**Vzdálenost 1,5 m je možné dodržet vždy.**

Pravidlo bezpečného bočního odstupu nejméně 1,5 m znamená, že osobní automobil nemůže předjet cyklistu na komunikaci o šířce 3,5 m. To je komunikace, na kterou se vedle sebe nevejdou dva osobní automobily (typicky se jedná o jednosměrnou městskou komunikaci s parkujícími vozidly po obou stranách, případně o některé účelové komunikace, většinou s minimálním provozem). Předjetí cyklisty na tak úzké komunikaci není bezpečné. I tato situace však má bezpečné a legální řešení. Pokud cyklista zastaví, umožní tím motorovému vozidlu, aby ho objelo (nikoli předjelo) s menším odstupem.

Stížnosti odpůrců definice bezpečného bočního odstupu, že nepůjde předjet cyklistu na komunikaci o šířce 3,5 m (nebo dokonce v jednom jízdním pruhu o šířce 3 m), jsou přiznáním, že cyklista je v současné době často ohrožován těsným předjížděním, a i proto je nanejvýše potřebné bezpečný boční odstup definovat.

Námítka, že dodržení bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty autobusem může ohrozit dodržení jízdního řádu, je nepřipadná. Je pravdou, že autobus je širší než osobní automobil, a předjíždění cyklisty může být na některých úzkých úsecích těžší. Totéž lze říci

o vyhýbání se autobusu a jiných motorových vozidel. Také proto jsou tyto úseky zpravidla vybaveny výhybnami nebo je míjení a vyhýbání vozidel zajištěno jiným způsobem, například řízením provozu. Konkrétní případy, kdy si to místní situace vyžaduje, je možné individuálně řešit vhodně volenou místní úpravou provozu na pozemních komunikacích. Obecně lze říci, že podle § 18 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu řidič (včetně cyklisty) nesmí omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích. Cyklista v takovém případě umožní své předjetí tím, že uvedené výhybny, případně různé vjezdy, odbočky či podobné příležitosti využije. Případně, jak již bylo výše zmíněno, zastaví, aby ho autobus mohl objet. Obavy, že by autobus musel jet za cyklistou i několik kilometrů, jsou zcela liché. Příklady ze zahraničí ukazují, že dodržování bezpečného odstupu žádnou dopravní katastrofou nehrozí. V hypotetických situacích, které mohou teoreticky nastat, nelze samozřejmě zpomalení autobusu v řádu desítek vteřin vyloučit. Současně však nelze očekávat skokové a plošné zhoršení současného stavu při pravidelném provozu autobusové dopravy. Při dodržení platného znění zákona již jistě existují lokality, kde k obdobným situacím dochází i dnes, pokud jsou dodržovány platné zákonné povinnosti neohrozit předjížděné vozidlo a chovat se ohleduplně. Dodržování jízdního řádu a jízdní řád jako takový však nelze upřednostňovat před bezpečností provozu na pozemních komunikacích, a to ani za stávající situace.

V případě míst s nejvyšší dovolenou rychlostí do 30 km/h se navíc navrhuje výjimečně zkrácená vzdálenost nejméně 1 m (viz výše).

### **Cyklopruhy motoristům usnadňují jízdu vedle cyklisty a mohou být řešením pro frekventovaná místa.**

Navržená úprava bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty nedopadá na situace, kdy cyklista jede v jízdním pruhu pro cyklisty nebo vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty. Podle § 14 odst. 3 a 5 zákona o silničním provozu se totiž v takovém případě nejedná o vzájemné předjíždění. Bezpečný boční odstup by v takovém případě měly zajišťovat technické podmínky vyznačování těchto pruhů (TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty). Bezpečný boční odstup od cyklisty může být v tomto případě o něco menší než 1,5 m, protože řidiči motorových vozidel i cyklisté jsou vedeni ve svých vlastních pruzích a řidiči motorových vozidel nemusejí realizovat předjížděcí manévr.

Jízdní pruhy pro cyklisty nebo vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty proto mohou být vhodným řešením některých frekventovaných míst s nedostatkem prostoru pro předjíždění.

### **Cyklistika není příčinou dopravních problémů, ale naopak jednou z možností jejich řešení.**

Obavy některých odpůrců cyklistiky, že zvýšení bezpečnosti cyklistů povede k nárůstu počtu cyklistů, a tím ke zhoršení na řadě míst již tak špatné dopravní situace, jsou krátkozraké. Cyklisté na silnici patří stejně jako ostatní účastníci provozu na pozemních komunikacích.



Cyklistika přispívá ke zlepšení zdraví a životního prostředí a může představovat i jedno z řešení udržitelné městské mobility. Dlouhé kolony na silnicích netvoří přebytek cyklistů, ale přebytek dvoustopých motorových vozidel. Případný nárůst počtu cyklistů znamená pokles počtu motorových vozidel, a tím naopak zlepšení dopravní situace i pro řidiče motorových vozidel. Podpora cyklistiky je celosvětovým trendem.

### **Legalizace další výjimky pro přejíždění podélné čáry souvislé nezhorší bezpečnost provozu.**

Navrhuje se také obdobně jako v Austrálii výslovně povolit přejíždění vodorovné dopravní značky V 1a „Podélná čára souvislá“ za účelem dodržení bezpečného odstupu při předjíždění cyklisty.

Svislá dopravní značka B 21a „Zákaz předjíždění“ se vztahuje pouze na předjíždění motorových vozidel s výjimkou motocyklů bez postranního vozíku, nikoli na předjíždění cyklistů.

Podle stávající úpravy je dopravní značku „Podélná čára souvislá“ zakázáno přejíždět nebo ji nákladem přesahovat, pokud to není nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci. Výčet výjimek se navrhuje doplnit o předjíždění cyklisty.

Místní úpravy provozu provedené vodorovnou dopravní značkou „Podélná čára souvislá“ obdobně jako místní úpravy provozu provedené svislou dopravní značkou „Zákaz předjíždění“ odpovídají předjíždění motorového vozidla, které vyžaduje výrazně delší čas i vzdálenost než předjíždění cyklisty. Předjíždění cyklisty je úkon, který je většinou rychlejší než objíždění, odbočování na místo ležící mimo pozemní komunikaci nebo vjíždění na pozemní komunikaci z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, a proto tato výjimka nepřinese zhoršení bezpečnosti.

Při přejíždění vodorovné dopravní značky „Podélná čára souvislá“ za účelem dodržení bezpečného odstupu při předjíždění cyklisty bude současně třeba dodržet další stávající pravidla předjíždění (zejména řidič musí mít před sebe rozhled na takovou vzdálenost, která je nutná k bezpečnému předjetí, může se bezpečně zařadit před vozidlo nebo vozidla, která hodlá předjet, a nesmí ohrozit nebo omezit protijedoucí řidiče).

Výjimka nezhorší bezpečnost provozu na pozemních komunikacích i proto, že návrhem se pouze legalizuje již dnes existující praxe většiny řidičů motorových vozidel. Přejetí dopravní značky „Podélná čára souvislá“ je výrazně lepší alternativou než nedodržení bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty.

Pro případ některých míst, která neumožňují bezpečné předjíždění jednostopých vozidel, lze obdobně jako v Německu do budoucna uvažovat o zavedení nové svislé dopravní značky „Zákaz předjíždění cyklistů a motocyklů“ ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. Pravděpodobně to však

nebude potřebné, protože tato místa zpravidla již dnes jsou označena vodorovnou dopravní značkou V 1b „Dvojitá podélná čára souvislá“, kterou ani při předjíždění cyklisty nadále nebude možné přejíždět.

Koncepčně opačný přístup (pravidlo obecného zákazu přejíždění vodorovné čáry, které by místní úprava provozu mohla povolit) není realizovatelný, protože by si vyžádal nesrovnatelně vyšší počet dopravních značek, které navíc ani v zahraničí neexistují.

Tato změna byla ve sněmovním tisku 893 navrhována přímo v zákoně. Na základě připomínky obsažené ve stanovisku vlády z 13. 7. 2020 se z formálních, resp. systematických důvodů navrhuje tuto změnu zapracovat pouze ve vyhlášce č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb.

### **Vymahatelnost zákona se posílí. Z nebezpečného předjetí ve vzdálenosti 0,5 m se již nepůjde vylhat.**

Bez existence konkrétně stanovené vzdálenosti bezpečného bočního odstupu dopravní policie dodržování této povinnosti nijak nekontroluje ani nesankcionuje. Není nadále možné, aby se nebezpečné předjíždění řešilo pouze až v případech s tragickými následky. Je třeba tragickým následkům předcházet.

Vymahatelnost nového pravidla bude díky jeho konkrétnosti vyšší než vymahatelnost stávajícího neurčitěho ustanovení zakazujícího ohrožení ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích. Technická zařízení na měření odstupu existují a dopravní policie v zahraničí je ke kontrolám používá. Extrémní případy budou prokazatelné i z videozáznamů. Kamerový záznam sice může několik decimetrů zkreslovat, ale z nebezpečného předjetí ve vzdálenosti 0,5 m se nepůjde vylhat. Význam zakotvení tohoto pravidla je však především edukativní a preventivní.

Řada řidičů motorových vozidel nemá osobní zkušenosti z pohledu cyklisty v provozu a neuvědomuje si, že těsné předjíždění může pro obě strany skončit tragicky.

### **Propagační kampaň nestačí. Bez pravidel silničního provozu se neobejdeme.**

Nedodržování bezpečného odstupu při předjíždění cyklisty nestačí řešit pouze nárazovou propagační kampaní, ale stanovením závazného a trvalého pravidla. Několik kampaní doporučujících dodržování bezpečného odstupu již proběhlo. Samotné doporučení může vypadat líbivěji, avšak chování všech účastníků provozu na pozemních komunikacích nezmění. Představme si, že by nejvyšší dovolená rychlost v obci 50 km/h byla pouhým doporučením. Před ohrožováním ostatních účastníků provozu na pozemních komunikacích by nebylo možné se nijak bránit. Na některé účastníky bohužel platí jediné hrozba pokuty a bodů. Nebezpečné předjíždění má velmi závažné a dlouhodobé následky jak pro předjížděného, tak pro předjíždějícího. Proto je třeba zavést skutečnou změnu. Kampaně bude

vhodné vést i po změně zákona. Budou mít nepochybně větší efekt, protože budou edukační, a nikoli pouze propagační.

**Zahraníční zkušenosti ukazují, že úprava bezpečného předjíždění cyklisty v praxi bez problémů funguje.**

Minimální boční odstup při předjíždění cyklisty je závazně stanoven například v Německu, Francii, Španělsku, Portugalsku, Belgii, Nizozemsku, Lucembursku, Austrálii a většině Spojených států amerických.

Zahraníční zkušenosti ukazují, že bezpečné předjíždění cyklisty v praxi bez problémů funguje a nemá negativní vliv na celkovou plynulost dopravy. Definice bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty může postupem času významně kultivovat chování všech účastníků provozu na pozemních komunikacích a zachránit řadu lidských životů.

## II. Výjimka z povinnosti užít cyklistická opatření

Návrh vyjasňuje pravidla silničního provozu týkající se užívání cyklistických opatření vyjmenovaných v § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu (dále jen „cyklistická opatření“), jejichž stávající znění je v praxi problematické.

Účelem návrhu je, aby se vyjasnil nepovinný charakter tzv. cyklostezek a někteří motoristé nenabývali nebezpečného dojmu, že cyklisté na silnici nepatří.

Lze velmi uvítat, že vláda ve svém stanovisku z 13. 7. 2020 jednoznačně deklarovala, že cyklista nemá povinnost užít stezku pro chodce a cyklisty. Těchto stezek je naprostá většina. Bylo by však navíc vhodné přiblížit úpravu stezky pro cyklisty úpravě stezky pro chodce a cyklisty (aby žádná tzv. cyklostezka nebyla bezvýjimečně povinná), zakotvit odůvodněnou výjimku i pro ostatní cyklistická opatření (viz například níže rozebranou nemožnost užít vyhrazený prostor pro cyklisty) a vyjasnit, že povinnost užít cyklistická opatření platí pouze v daném místě a směru (což odstraní stávající praktické problémy v plánování a značení zejména vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty).

### **Chodci, cyklisté a zejména děti, starší osoby a tělesně postižené osoby jsou nejzranitelnějšími účastníky provozu na pozemních komunikacích.**

Podle § 4 písm. a) zákona o silničním provozu při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu.

Podle § 5 odst. 1 písm. d) zákona o silničním provozu řidič je povinen dbát zvýšené opatrnosti zejména vůči dětem, osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, osobám těžce zdravotně postiženým a zvířatům, brát ohled na vozidlo přepravující děti, řidiče začátečníka nebo osobu těžce zdravotně postiženou označené podle prováděcího právního předpisu a na výcvikové vozidlo označené podle zvláštního právního předpisu.

Podle čl. 7 odst. 3 Úmluvy o silničním provozu řidiči musejí projevovat mimořádnou opatrnost ve vztahu k nejzranitelnějším uživatelům silnice, jako jsou chodci, cyklisté a zejména děti, starší osoby a tělesně postižené osoby.

Podle čl. 27 odst. 4 Úmluvy o silničním provozu tam, kde existují jízdní pruhy pro cyklisty nebo cyklostezky, mohou smluvní strany nebo jejich části zakázat cyklistům použít zbytek vozovky. Podle čl. 1 písm. g) ter Úmluvy o silničním provozu „cyklostezka“ znamená nezávislou silnici nebo část silnice určenou pro jízdní kola, označenou jako takovou.

Cyklostezka je oddělena od jiných silnic nebo jiných částí téže silnice strukturálními prostředky.

Podle § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít. Naopak zákon cyklistovi neukládá povinnost užít stezku pro chodce a cyklisty.

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 84/2016 Sb., obsahuje grafická vyobrazení, názvy a popisky dopravních značek C 8a „Stezka pro cyklisty“, C 8b „Konec stezky pro cyklisty“, C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty společná“, C 9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty společné“, C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty dělená“ a C 10b „Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené“.

### **Pravidlo o povinném užití cyklistických opatření se v praxi často dostává do rozporu s bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.**

Cyklista je povinen řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích a současně se chovat bezpečně (§ 4 zákona o silničním provozu).

Je logické, že cyklista nemůže dostát povinnosti užít vyhrazený prostor pro cyklisty (tzv. předsunutou stopčáru), pokud se do tohoto prostoru nemůže kolem stojících motorových vozidel bezpečně dostat. Bezpečnost musí mít přednost.

Bezvýjimečné dodržování pravidla o povinnosti užít stezku pro cyklisty, resp. domnělé povinnosti užít stezku pro chodce a cyklisty, přináší nebezpečné situace na stezkách, kde hrozí střety mezi rychlejšími cyklisty a pomalejšími cyklisty, osobami pohybujícími se na kolečkových bruslích nebo jiném sportovním vybavení, chodci, zvířaty a řidiči motorových vozidel, kteří přes tuto stezku vyjíždějí na silnici. Obzvláště ve městech v odpoledních hodinách nebo o víkendech bývají stezky velmi vytížené a výrazně nebezpečnější než silnice.

### **Silnice může být bezpečnější než cyklistické stezky.**

Povinné užití stezek se obhájí zvýšením bezpečnosti. Případné střety na cyklistické stezce jsou údajně méně závažné než střety na silnici. Tvrzení o „menší závažnosti“ takových střetů však není ničím podložené. Naopak. Čelní střet dvou cyklistů může být kvůli součtu jejich rychlostí mnohem závažnější, než když jednoho cyklistu zezadu srazí motorové vozidlo. Navíc je skandální úmyslně přenášet riziko nehod s účastí cyklistů od motoristů, kterým se při střetu s cyklistou většinou nic nestane, na nejzranitelnější účastníky provozu na pozemních komunikacích pohybující se po stezkách, kterými jsou chodci, ostatní cyklisté a zejména děti, starší osoby a tělesně postižené osoby. Takový přístup jde přímo proti principům Úmluvy o silničním provozu.

Každý účastník provozu na pozemních komunikacích je povinen se chovat ohleduplně. Silnější navíc musejí projevovat mimořádnou opatrnost ke slabším. To platí jak ve vztahu mezi motoristy a cyklisty, tak ve vztahu mezi cyklisty a chodci.

**S ohledem na bezpečnost nejzranitelnějších účastníků provozu na pozemních komunikacích je v řadě konkrétních situacích vhodné, aby cyklista namísto stezky užil silnici.**

Užití silnice může být bezpečnější i pro samotného cyklistu, například pokud by užití stezky znamenalo nutnost několikanásobného odbočování a křížení jinak rovného úseku silnice, které zvyšuje pravděpodobnost výskytu kolizních situací.

Podle uznávané teorie dopravních proudů obdobnou rychlostí pohybující se prvky v proudu mají menší pravděpodobnost kolize. Rychlost některých cyklistů je zejména v obcích, ale v závislosti na výškovém profilu často i mimo ně výrazně blíže rychlosti motorových vozidel pohybujících se po silnici než rychlosti účastníků provozu pohybujících se po stezce. Výjimka z povinnosti užít stezku posílí homogenitu dopravních proudů, a tím zvýší bezpečnost provozu.

**Povinné užití stezky v praxi často znemožňuje místní technické řešení.**

Například vjezd na stezku a označení stezky mnohdy nebývá přímo u silnice, po které cyklista jede, a proto si cyklista podrobně neznalý místních poměrů nemusí být stezky vůbec vědom. Stejný problém nastává i v situaci, kdy cyklista na silnici, podél níž stezka vede, vjede až za začátkem stezky. Proto se navrhuje upřesnit, že povinnost užít cyklistické opatření se vztahuje pouze na „dané místo“.

Povinné užití stezky znemožňuje i nevhodný nebo špatně udržovaný povrch některých stezek, který není bezpečně sjízdný pro všechny typy kol. Jako stezka může být například označena i kamenitá lesní pěšina, která není bezpečně sjízdná zejména pro silniční kola.

**Stávající úprava v praxi způsobuje problémy při plánování a značení cyklopruhů, které jsou mezerovité či zcela nerealizovatelné.**

Vyjasnění, že povinnost užít cyklistická opatření platí pouze v daném místě a směru, a zakotvení odůvodněných výjimek z této povinnosti odstraní i stávající praktické problémy v plánování a značení cyklistických opatření. Striktní výklad § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu některými dotčenými orgány znamená, že cyklistická opatření jsou v praxi mezerovitá či zcela nerealizovatelná.

Například vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty často končí před křižovatkou, protože by cyklista údajně kvůli povinnosti užít tento pruh nemohl legálně odbočit. Podobně nelogický problém existuje s vyhrazenými jízdními pruhy pro cyklisty vedoucími v opačném směru. Jiným příkladem je znemožnění vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v komunikaci, podél níž vede cyklistická stezka (tzv. duální infrastruktura). Cyklista by se údajně užitím vyhrazeného jízdního pruhu dopustil přestupku neužití cyklistické stezky a naopak užitím cyklistické stezky by se dopustil přestupku neužití vyhrazeného jízdního pruhu. Takový přístup je zcela absurdní.

### **Není jasné, na jaká cyklistická opatření povinnost je užít dopadá.**

Otázky vzbuzuje také to, na jaké stezky pro cyklisty se vztahuje povinnost je užít podle § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu. Lze mít za to, že tato povinnost se vztahuje pouze na stezky pro cyklisty, které jsou součástí vozovky, resp. jsou v přidruženém prostoru pozemní komunikace. Nevztahuje se však na stezky pro cyklisty, které jsou samostatnými pozemními komunikacemi. Takový výklad odpovídá Úmluvě o silničním provozu, ale i logice dalších ustanovení zákona o silničním provozu upravujících například přednosti (přednost mají vozidla jedoucí po hlavní pozemní komunikaci včetně jejího přidruženého prostoru, nikoli vozidla jedoucí po souběžné pozemní komunikaci). Stezky pro cyklisty, které jsou součástí vozovky, resp. jsou v přidruženém prostoru pozemní komunikace, v České republice však prakticky neexistují.

### **Nejasnosti ve stávající právní úpravě jsou jednou z příčin nárůstu agresivity na silnicích.**

Nedodržování povinnosti užít stezku pro cyklisty, případně nevědomost, že se tato povinnost nevztahuje na stezku pro chodce a cyklisty, přináší nebezpečné situace na silnicích, kde někteří řidiči motorových vozidel svou vysoce nebezpečnou agresivitou „vychovávají“ cyklisty, kteří podle jejich názoru v daném místě po silnici jet nesmějí (zejména nebezpečným předjížděním, vytlačováním, vybrzdováním, troubením a stříkáním z ostříkovačů). Někteří z nich se dokonce ke svým činům často hrdě (i když anonymně) hlásí, publikují kamerové záznamy z nich na populárních kanálech na serveru Youtube a vyzývají k obdobnému chování další řidiče. Mají přitom sympatie značné části veřejnosti, která zastává názor, že domnělé přestupce je třeba trestat, a to klidně svémocí, když s tím moc veřejná údajně nic nedělá. Pokud bude jasně stanoveno, že cyklista po silnici jet může, pochopitelně to neznamena konec všech agresorů, ale bude to znamenat, že agresori „vypadnou z role vychovávачů“, a tak přijdou o většinu kladné odezvy veřejnosti, tudíž k takovým excesům bude docházet méně často.

Nebezpečný dojem, že cyklisté na silnice nepatří, se pak rozšiřuje obecně na všechny komunikace.

**Příklad z praxe:** Youtuber s přezdívkou „Letohradská Perla“ o sobě uvádí: „*Jsem mladý a nezkušený řidič, každý ale nějak začínal, tak to prosím berte na vědomí.*“. Pravděpodobně inspirován vzory jiných youtubových influencerů dne 5. 5. 2020 publikoval vlastní dashcam video s názvem „Nemám rád cyklisty - Zážitky z cest #6“ (<https://www.youtube.com/watch?v=v1w3n1WwU7Q>), ve kterém ukazuje, jak vulgárně nadává cyklistům a přitom je předjíždí bez dodržení bezpečného bočního odstupu a snaží se je zasáhnout vodou z ostříkovačů. V jednom případě poukazuje na to, že podle jeho názoru cyklista měl užít stezku pro chodce a cyklisty společnou, v jiných případech cyklisty stejným způsobem „trestá“ i bez existence jakékoli stezky.

**Příklad z praxe:** Anonymní pisatel si na informačním serveru KRIMI-PLZEŇ v článku z 24. 6. 2020 (<https://www.krimi-plzen.cz/a/cykliste>) stěžuje na to, že cyklisté jeli po silnici, vedle které vede cyklostezka, a dokládá to jejich fotografií. Přitom zdůrazňuje, že nechápe, proč se cyklistům nelíbí, když je on jako motorista předjíždí v blízkosti, přičemž sami údajně porušují zákon. Nato anonymní tisková mluvčí policie vysvětluje, že se tito cyklisté dopustili přestupku neužití stezky.

Vyznění článku je velmi nebezpečné, protože posiluje rostoucí mýtus mezi motoristy, že cyklisté na silnici nepatří a podle toho se k nim máme chovat. Zprvč zákon neukládá povinnost užít stezku pro chodce a cyklisty, o kterou se v daném případě jednalo. Zadruhé o spáchání přestupku nerozhoduje anonymní tisková mluvčí policie, ale správní orgán, případně soud. Zatřetí ani kdyby se cyklista dopustil nějakého přestupku, neopravňuje to motoristu, aby ho předjel bez dodržení bezpečného bočního odstupu či ho jakýmkoli jiným způsobem „vychoval“. Takové jednání je extrémně nebezpečné pro obě strany.

Důvod jednostranné antipatie některých motoristů vůči cyklistům může pramenit z toho, že většina motoristů není zároveň cyklisty, zatímco většina cyklistů jsou zároveň motoristy. Motoristé, kteří nesnášejí cyklisty, obvykle nesnášejí všechny ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Bohužel právě okolnost, že cyklisté jsou zvláště zranitelnými účastníky provozu na pozemních komunikacích, kterým by měla svědčit zvýšená ochrana, může některé motoristy, podle jejichž názoru cyklisté na silnice nepatří, naopak motivovat k chování, které by si k jiným účastníkům provozu nedovolili.

Proto se navrhuje výslovná výjimka z povinnosti užít cyklistická opatření v případě, že by to mohlo ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích.

### **Prováděcí vyhláška obsahuje duplicitní a dokonce protizákonné popisky.**

V kolonce „Název, význam a užití“ vyhláška č. 294/2015 Sb. u dopravních značek C 8b, C 9b a C 10b shodně uvádí, že značka ukončuje platnost příslušné značky. To je zcela v pořádku. Problematické jsou však popisky, které doprovázejí dopravní značky C 8a, C 9a a C 10a. Tyto popisky zcela nadbytečně duplicitně obsahují práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, které stanoví zákon o silničním provozu.



Znění popisků vyhlášky je oproti zákonu nepřesné a v některých ohledech dokonce se zákonem rozporné, když ukládají povinnosti nad rámec zákona. Podle § 62 odst. 5 zákona o silničním provozu prováděcí právní předpis stanoví význam, užití, provedení a tvary dopravních značek a jejich symbolů.

Uložení povinnosti vyhláškou je v rozporu s ústavním principem legální licence: Každý může činit, co není zákonem zakázáno, a nikdo nesmí být nucen činit, co zákon neukládá (čl. 2 odst. 3 Listiny základních práv a svobod).

Příkladem, kdy vyhláška „ukládá“ povinnost nad rámec zákona, je část popisku značek C 9a a C 10a, podle níž značka prikazuje chodcům a cyklistům užit v daném směru takto označeného společného pruhu nebo stezky, resp. části vyznačené pro chodce nebo cyklisty. Jak již bylo výše uvedeno, zákon chodci ani cyklistovi neukládá povinnost užit stezku pro chodce a cyklisty. Dalším příkladem je popisek značky C 8a, který nijak nerozlišuje, jestli se jedná o stezku pro cyklisty, která je v přidruženém prostoru dané pozemní komunikace (a na niž se tedy vztahuje povinnost ji užit podle § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu), nebo o stezku, která je samostatnou pozemní komunikací. Naopak příkladem, kdy vyhláška „zužuje“ povinnost danou zákonem, je část popisku značek C 8a, C 9a a C 10a, podle níž povinnost užit danou stezku existuje pouze v daném směru.

Z důvodu odstranění výkladových nejasností, rozporů se zákonem a nadbytečně duplicitní úpravy se navrhuje úprava vyhlášky č. 294/2015 Sb. v tom směru, aby tato vyhláška obsahovala pouze to, co jí náleží, tedy aby popisky dopravních značek C 8a, C 9a a C 10a odpovídaly popiskům dopravních značek C 8b, C 9b a C 10b.

Zúžení povinnosti užit cyklistická opatření „v daném směru“ se navrhuje zakotvit přímo v zákoně.

### **Cyklista není povinen užit stezku pro chodce a cyklisty.**

Řada účastníků provozu na pozemních komunikacích bohužel nerozlišuje mezi stezkou pro cyklisty a stezkou pro chodce a cyklisty (známými pod souhrnným označením „cyklostezka“).

Objevuje se tak názor, že cyklista je povinen užit nejen stezku pro cyklisty, ale i stezku pro chodce a cyklisty. Zákon o silničním provozu přitom konzistentně rozlišuje mezi pojmy stezka pro cyklisty a stezka pro chodce a cyklisty. Výklad, že pojem stezka pro cyklisty v § 57 odst. 1 zákona o silničním provozu se vztahuje i na stezku pro chodce a cyklisty, je nepřipustně extenzivní.

Údajnou povinnost chodce a cyklisty užit stezku pro chodce a cyklisty nemůže založit ani popisek značek C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty společná“ a C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty dělená“ ve vyhlášce č. 294/2015 Sb. K tomu více viz výše zmíněný princip legální licence.

Nesprávný názor, že by cyklista měl být povinen užít všechny „cyklostezky“, se opírá i o nedůvodné obavy o dotace na výstavbu cyklistických stezek. Cyklistickou stezkou se podle dotačních podmínek Evropské unie rozumí pozemní komunikace užívaná pouze cyklisty, která je fyzicky oddělena od motorové dopravy. Motorová vozidla na cyklistických stezkách nesmějí jezdit ani parkovat. Tomu odpovídají i česká Pravidla pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty. Česká pravidla za cyklistické stezky považují jak stezky pro cyklisty, tak stezky pro chodce a cyklisty a nijak mezi nimi nerozlišují. V pasáži o hodnocení žádostí a výběr akcí podle českých pravidel se posuzuje „intenzita dopravy na úsecích pozemních komunikací, ze kterých má být cyklistický provoz odkloněn“. Žadatelé o dotace na výstavbu cyklistických stezek v odůvodnění uvádějí například to, že nová cyklostezka zajistí bezpečnost cyklistické dopravy jejím oddělením od frekventované automobilové dopravy. Existuje tedy vyšší šance na poskytnutí dotace v případě stezek podél úseků pozemních komunikací s vyšší intenzitou dopravy, což je zcela namístě.

Neexistuje však žádný požadavek na to, aby užití cyklistické stezky bylo pro cyklisty povinné. To, že cyklistické stezky mohou být užívány pouze cyklisty, neznamená, že silnice cyklisty užívány být nemohou. Povinnost všech cyklistů užít cyklistickou stezku není podmínkou ani unijních, ani národních pravidel. Výstavba cyklistické stezky neznamená 100% oddělení cyklistické dopravy od motorové dopravy, ale vznik alternativy, kterou cyklisté budou moci užít, pokud to bude bezpečnější.

Navržená výjimka z povinnosti užít cyklistická opatření nemůže nijak ohrozit čerpání dotací na výstavbu stezek už proto, že většina dotací je čerpána na stezky pro chodce a cyklisty, jejichž užívání povinné není.

Povinnost užít stezku pro chodce a cyklisty navzdory nešťastnému znění vyhlášky ze zákona nemají ani chodci. Chodci by nesměli užít chodník, pokud podél druhé strany silnice vede stezka. Museli by vždy přejít silnici a namísto chodníku užít stezku pro chodce a cyklisty, což je zjevně absurdní.

### **Legitimní výjimka z povinnosti užít cyklistická opatření je v souladu s ostatními pravidly silničního provozu.**

Konkrétní případy, kdy si to místní situace vyžaduje (například vysoká intenzita provozu a současně nemožnost bezpečného předjíždění), je možné individuálně řešit vhodně volenou místní úpravou provozu na pozemních komunikacích. Řada úseků silnic s vysokou intenzitou provozu, vedle nichž vede stezka pro chodce a cyklisty, je označena svislou dopravní značkou B 8 „Zákaz vjezdu jízdních kol“.

Návrh rozhodně neznamená, že by cyklisté mohli začít blokovat motorová vozidla na silnicích. Podle § 17 odst. 4 zákona o silničním provozu řidič předjížděného vozidla (včetně cyklisty) nesmí zvyšovat rychlost jízdy ani jinak bránit předjíždění. Podle § 18 odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu řidič (včetně cyklisty) nesmí omezovat plynulost

provozu na pozemních komunikacích, zejména bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním. V případě, že je užití cyklistického opatření bezpečnější a plynulejší, cyklista bude i nadále povinen ho užít. Je pochopitelné, že cyklisté budou ve vlastním zájmu volit bezpečnější variantu.

### **Kvalitní cyklistické stezky si své cyklisty vždy samy najdou.**

Zakotvení odůvodněné výjimky z povinnosti užít cyklistická opatření přinese i zvýšený tlak na to, aby se budovala skutečně smysluplná cyklistická opatření, která budou dostatečně bezpečná a komfortní.

Různé státy se liší jak co do kvality cyklistické infrastruktury, tak co do její právní úpravy. Zatímco v České republice většinu „cyklostezek“ tvoří fakticky jen „chodníky s legalizovanou jízdou cyklistů“ (což může mít původ ve výše rozebrané snaze o čerpání unijních dotací na podporu cyklistiky), ve státech s vyspělejší infrastrukturou běžně existují stezky pro cyklisty oddělené od chodců a s předností v jízdě v případě křížení s vedlejší pozemní komunikací. Právní úprava cyklistické infrastruktury se postupně liberalizuje. Některé státy mají obecnou povinnost s tím, že ji místní úprava provozu může vyloučit (například v Rakousku, Španělsku nebo Belgii stezky pro cyklisty často bývají označeny čtvercovou informační dopravní značkou, která jejich užití nevyžaduje). Ve Francii byla obecná povinnost užívat cyklostezky zrušena s tím, že místní úprava provozu může stanovit jinak. Ve Velké Británii, Irsku nebo Austrálii obecně platí, že užití cyklistických opatření není povinné.

### **Nedostatek pocitu bezpečí cyklistů je v České republice hlavní překážkou tomu, aby jízdní kolo bylo mnohem více využívaným dopravním prostředkem.**

V posledních letech dochází ke značnému rozšiřování sítě stezek pro chodce a cyklisty a stezek pro cyklisty. Jejich smyslem je zlepšovat podmínky pro cyklistiku a otevřít ji širšímu okruhu cyklistů. Naopak smyslem stezek není paušálně zakazovat cyklistům, aby jezdili po silnicích jako dosud, a tedy fakticky zhoršovat podmínky pro cyklistiku.

Umožnění cyklistům vybrat si v zájmu bezpečnosti nejzranitelnějších účastníků provozu na pozemních komunikacích bezpečnější variantu přinese zvýšení bezpečnosti provozu jak na „cyklostezkách“, tak na silnicích.

- **Předpokládaný hospodářský a finanční dopad navrhované právní úpravy**

Návrh nebude mít negativní dopady na podnikatelské, sociální a životní prostředí. Návrh nemá přímý dopad do státního rozpočtu, rozpočtu krajů a obcí.

- **Zhodnocení souladu návrhu zákona s mezinárodními smlouvami podle čl. 10 Ústavy a s ústavním pořádkem České republiky**

Návrh je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, s předpisy Evropské unie a s ústavním pořádkem České republiky. Návrh naplňuje čl. 7 odst. 3, čl. 11 odst. 4 a čl. 27 odst. 4 Úmluvy o silničním provozu (publikované pod č. 83/2013 Sb. m. s.).

## *Část zvláštní*

### **K bodu 1**

Navrhuje se definice bezpečného bočního odstupu při předjíždění cyklisty.

### **K bodu 2**

Navrhuje se výjimka z povinnosti užít cyklistická opatření, pokud by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu. Současně se vyjasňuje, že povinnost užít cyklistická opatření platí pouze v daném místě a směru.