

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**ZRANITELNOST ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU –
CYKLISTÉ VE ZNĚNÍ ZÁKONA O SILNIČNÍM
PROVOZU VE SROVNÁNÍ S CHODCI**

Autor práce: Roman Zabilka

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Vedoucí práce: Mgr. Milan Kocík, MBA

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2022

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Roman Zabilka

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice

Název bakalářské práce: Zranitelnost účastníků silničního provozu – cyklisté ve znění zákona o silničním provozu ve srovnání s chodci

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Vulnerability of Traffic Participants – Cyclists in the Light of the Law Road Traffic Act Compared to Pedestrians

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

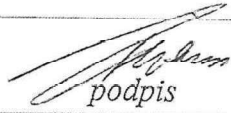

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Mgr. Milan Kocík, MBA

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): 04/2021

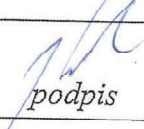
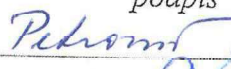

Cíl bakalářské práce:

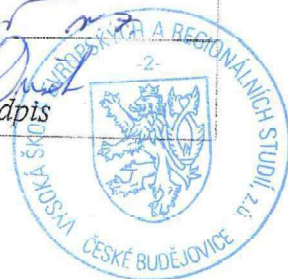
Hlavním cílem bakalářské práce je vypracování analýzy týkající se problematiky zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve vztahu k cyklistům a chodcům.

Vedlejším cílem bude zjistit znalost zákona č. 361/2000 Sb., týkající se používání bezpečnostních pomůcek/prvků u veřejnosti.

Student: Roman Zabilka	19. 7. 2021 datum	 podpis
Vedoucí práce: Mgr. Milan Kocík, MBA	20. 7. 2021 datum	 podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	9. 8. 2021 datum	 podpis
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	10. 8. 2021 datum	 podpis
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	16. 8. 2021 datum	 podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byli v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucí a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....


Děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Milanu Kocíkovi, MBA za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá analýzou týkající se problematiky zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů ve vztahu k cyklistům a chodcům.

Vedlejším cílem je zjistit znalost zákona č. 361/2000 Sb. týkajícího se používání bezpečnostních pomůcek/prvků u veřejnosti.

Obsah práce bude vytvořen pomocí výsledků dotazníkových šetření, osobních zkušeností z pracovního poměru a jiných informačních zdrojů uvedených v citacích.

Práce by mohla být přínosem pro úpravy zákona a zefektivnění seznamování veřejnosti s platností aktuálního znění zákona.

Klíčová slova

zákon, vyhláška, novela, pozemní komunikace, cyklostezka, chodník, cyklista, chodec, kolo, výbava, osvětlení, reflexní pásek, reflexní vesta, elektrokolo, elektrokoloběžka, armáda, pojištění

ABSTRACT

The bachelor's thesis deals with the analysis of the issues of Act No. 361/2000 Coll. in certain laws in relation to the cyclists and the pedestrians.

The secondary goal is to find out the knowledge of Act No. 361/2000 Coll. concerning the use of the safety devices / elements by the public.

The content of the work will be created using the results of questionnaire surveys, personal experience of employment and other information sources listed in the citations.

The work could be beneficial for amending the law and streamlining the public's validity with the current wording of the law.

Keywords

law, announcement, novelette, road, bicycle path, sidewalk, cyclist, pedestrian, bicycle, equipment, lighting, reflective tape, reflective vest, electric bike, electric scooter, army, insurance

OBSAH

ÚVOD	8
1. Cíl a metodika Bakalářské práce.....	10
2. Historie a Vývoj	12
2.1. Historie právní úpravy	12
2.2. Historie právní úpravy pohybu cyklistů v Československu.....	12
2.3. Historie vzniku jízdního kola – velocipedu – bicyklu	13
2.4. Kolo jako prostředek používaný v armádě.	14
3. Bezpečnost provozu a chování se v provozu.	17
3.1. Bezpečnost provozu při jízdě na kole	17
3.2. Platná legislativní úprava.....	18
3.3. Technika jízdy	18
3.4. Chování se při jízdě na kole.....	19
4. Typy jízdních kol a jak si správně vybrat.....	20
4.1. Kola pro všední den.	20
4.2. Sportovní kola.....	21
4.3. Jak si správně vybrat jízdní kolo.....	22
5. Kolo jako prostředek k různému využití.....	23
5.1. Překonávání rekordů	23
5.2. Kolo jako dopravní prostředek.....	24
6. Porovnání předpisů s jinými zeměmi.....	26
6.1. Porovnání s Austrálií.....	26
6.2. Předpisy pro cyklisty v Německu	27
6.3. Předpisy pro cyklisty na Slovensku	27
7. Bezpečnost zranitelných účastníků	29
7.1. Bezpečnost chodců v silničním provozu.....	30

7.2. Bezpečnost cyklistů v silničním provozu.....	34
7.3. Cyklista do 10 let na chodník patří nebo nepatří?.....	42
8. Elektrokola a elektrokoloběžky.....	48
8.1. Elektrokola.....	49
8.2. Elektrokoloběžky.....	49
9. Průzkum znalosti zákona.....	51
10. Jak je to s pojištěním za škodu.....	54
11. Je dopravní výchova ve školách či informovanost veřejnosti dostačující.....	55
ZÁVĚR.....	57
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	61
SEZNAM OBRÁZKŮ a TABULEK.....	64
PŘÍLOHY.....	65

ÚVOD

Tématem bakalářské práce je „Zranitelnost účastníků silničního provozu – cyklisté ve znění zákona o silničním provozu ve srovnání s chodci.“ Ve služebním poměru u Policie České republiky působím již od března roku 2006. Od nástupu do konce roku 2008 jsem službu prováděl na Odboru služby pořádkové policie, Obvodním oddělení Ševětín. Od roku 2009 působím na Odboru služby dopravní policie, Oddělení silničního dohledu, kde provádím dohled nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích v rámci působnosti PČR ve služebním teritoriu Jihočeského kraje. V rámci dohledu nad provozem dbám na dodržování pravidel všemi účastníky silničního provozu. Prověřuji různá oznámení učiněná prostřednictvím linky 158, která se týká především dopravních nehod, překážek na vozovkách a popřípadě přestupků páchaných řidiči motorových vozidel. Za příznivých povětrnostních podmínek provádím výkon služby na služebním motocyklu, což je praktické nejen z důvodu rychlejšího a bezpečnějšího přesunu na místo nehody, kde je potřeba provést prvotní a neodkladné úkony, v neposlední řadě řízení provozu. Motocykl je současně mnohem obratnější, a tudíž lépe umožňuje dostat se na místa vozidlům jinak nedostupná nebo zadržet ujíždějící motocyklisty, popřípadě cyklisty, které není možno jiným způsobem zastavit. Při dohledu nad provozem na pozemních komunikacích policista prosazuje zejména zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, (dále jen „zákon o provozu na pozemních komunikacích“), ale i jiné zákony jako například zákon 56/2006 Sb. o schvalování technické způsobilosti vozidel.

Při zpracování práce jsem se zaměřil na nedostatky v právní úpravě zákona č. 361/2000 Sb. Dále jsem porovnal právní úpravu postavení cyklistů v České republice s jinými státy. V závěru práce jsem zde uvedl návrh úpravy zjištěných nedostatků týkajících se této problematiky obsažené v zákoně 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Z důvodu, že tento zákon při výkonu služby prosazují každý den, a že s ohledem na bezpečnost provozu je tento zákon stěžejní, neměl by obsahovat závažné nedostatky. Větší pozornost by měla být věnována informovanosti a osvětě veřejnosti. Z praxe vyplývá, že řidiči tento zákon řádně neznají nebo je pro ně nepřehledný, tudíž si nejsou jisti svým chováním ve složitějších situacích stále houstnoucího silničního provozu, jenž dnešní doba přináší.

Dále jsem si toto téma vybral z důvodu, že s ním mám osobní zkušenosti, kdy můj vlastní syn 16. 12. 2020 na jízdě kole poodjel manželce a z poza kulturního domu vyjel

z obytné zóny na silnici pod projíždějící dodávkou. Naštěstí řidič byl ostražitý ihned začal brzdít a proto syna nepřejel, pouze ho srazil ve velmi malé rychlosti, kdy z nehody syn vyvázl pouze se zlomenýmnosem a nalomenou klíční kůstkou. Strávil v nemocnici pouze několik dní. Naštěstí měl přilbu na kolo, která při pádu napraskla, ale ochránila hlavu od většího zranění. Vyšetřováním dopravní nehody skupinou dopravních nehod byl jako viník dopravní nehody určen syn, kdy řidič vozidla syna nemohl vidět.

1. Cíl a metodika Bakalářské práce.

Hlavním cílem bakalářské práce je vypracování analýzy týkající se problematiky zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a to zejména ve vztahu k možnostem právního řádu České republiky.

Sekundárním cílem je rozbor novely č. 337/2020 Sb. zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, dále bude provedeno dotazníkové šetření zaměřené na používání bezpečnostních pomůcek a prvků u cyklistů.

Terciálním cílem je, zjištění stavu právního povědomí veřejnosti ohledně znalosti předpisů týkajících se chodců a cyklistů a upozornění na nedostatky – mezery v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, spojené s těmito účastníky a návrh řešení právní úpravy z pohledu de lege ferenda.

Coby příloha empirické části bakalářské práce je uvedena statistika nehodovosti v České republice s účastí chodce a cyklisty a s přihlédnutím k situaci v Jihočeském kraji za období let 2016-2020.

Vymezení teoretické části

V bakalářské práci používám hned několik přístupů pro dosažení výzkumných cílů mé práce. Pro dosažení hlavního cíle bakalářské práce jsem „Vypracování analýzy týkající se problematiky zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a to zejména ve vztahu k možnostem právního řádu České republiky“, jsem využil rešerši literárních a internetových pramenů a zaměřil se na odlišné názory odborníků výkladů jednotlivých ustanovení (například v otázce výkladu § 58 odst. 2) zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, zda dítě do 10 let smí k jízdě na jízdním kole užít chodník).

Dále jsem se sešel se dvěma dopravními inženýry v rámci Jihočeského kraje, se kterými jsem vedl volný rozhovor, na téma viditelnost chodců, chování cyklistů a novelu 337/2020 Sb. zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Dotazníkové šetření je vyhotoveno v papírové formě, z důvodu vypracovávání mladšími dětmi a staršími seniory, kteří mohou mít potíže s vyhotovováním v elektronické podobě. Dotazníky jsem vytvořil ve dvou verzích, první pro děti, kdy jsem pokládal otázky jednodušeji a poté jsem je zkusil dát vyplnit svým dětem ve věku 8 a 10 let, kdy některé otázky jsem musel přeformulovat. Dotazníky pro děti jsem se rozhodl vyplňovat po různých základních školách v rámci Jihočeského kraje, po domluvě s řediteli těchto škol byli třídy vybírány náhodně vzhledem k časové možnosti během výuky. Po domluvě s řediteli těchto škol nebudou školy zveřejňovány a dotazníky rozdělovány po školách nebo po okresech, tudíž všechny vyplněné dotazníky dětmi jsou sečteny a vyhodnoceny dohromady. Druhou verzi jsem vyhotovil pro dospělé, kde jsem se více dotazoval na znalost zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. U těchto osob jsem se dotazoval, zda vlastní řidičský průkaz, kdy tato otázka byla pouze pro mou informaci, zda řidiči znají více zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Důvodem je především zkoumání predispozic znalosti výše uvedeného zákona.

2. Historie a Vývoj

2.1. Historie právní úpravy

Úprava silničního provozu započala již za Rakouska-Uherska, kdy bylo vydáno nařízení, jak se mají tehdejší řidiči vozidel, zejména nemotorových (např. povozy) chovat na pozemních komunikacích – tehdy zemských, okresních silnicích a cestách. Bylo zapotřebí zejména naučit řidiče těchto vozidel pravidel, aby nedocházelo ke kolizím, tedy dopravním nehodám. Československo se zavázalo v dodatku Pařížské úmluvy v roce 1926, že zavede jízdu vpravo, ale opatřením Národního shromáždění byla schválena změna až 10. listopadu 1938 s platností od 1. května 1939. Dalším zvratem byl datum 17. března 1939, kdy, při okupaci nacistickým Německem, výnosem vrchního velitele německé armády Braunschweig, byla na území Čech a Moravy nařízena jízda vpravo. Ovšem například v Praze toto pravidlo začalo platit už 29. března 1939.

2.2. Historie právní úpravy pohybu cyklistů v Československu

Již na přelomu 20. a 30. let 20. století bylo potřeba schválit úpravu chování účastníků v silničním provozu, do které by bylo mimo jiné zakotveno i postavení cyklistů v silničním provozu. Proto tehdejší vrchní policejní komisař Zdeněk Buršík již v roce 1923 sepsal příručku pro tehdejší strážce bezpečnosti, podle které měli strážníci postupovat. Zde se v článku 64 zaměřil na chování cyklistů, v té době velocipedistů. V odstavci 1 je stanovena výbava kola: *Každé kolo, jež má být používáno k jízdě po veřejných ulicích a náměstích, musí být opatřeno výstražným zvonkem, brzdou bezpečně působící a svítlnou se sklem bezbarvým, kterou dlužno připevniti na přední části stroje.*¹

Dále zde byla stanovena místa, kam cyklisté nesměli – chodníky nebo bezprostřední blízkost chodníků, dále některé ulice, a také případy, kdy nesměli jet rychlostí vyšší než chůze jako například před školami, v době před začátkem a po ukončení vyučování. Dále povinnost sesednout, blížil-li se cyklista k mostnímu mýtnému, nebo k vojenskému nebo pohřebnímu průvodu. V další řadě cyklista nesměl: *Bráti malé děti na kola, psy přivázané nechati běžet za kolem. Dítka, které nedosáhly ještě 10 roku, smějí pouze v průvodu a pod dohledem dospělých na veřejných místech jezdit.*²

¹ BURŠÍK, Z. *Služba policejní a správní*. Praha nákladem Bedřicha Bočánka, 1923, s. 167.

² BURŠÍK, Z. *Služba policejní a správní*. Praha nákladem Bedřicha Bočánka, 1923 s. 169.

V neposlední řadě zde byly uvedeny sankce, které při porušení hrozily. „*Kdo by předpisů těchto nešetřil, trestán bude od 2 – 200 K, aneb vězením od 6 hodin do 14 dnů. Pokuta budiž ihned složena, aneb na vyzvání úřadu bezp. i zanecháním kola zajištěna.*“³

2.3. Historie vzniku jízdního kola – velocipedu – bicyklu

Vezmeme-li v úvahu, že samotné kolo bylo vynalezeno několik tisíc let před naším letopočtem, trvalo poměrně dlouhou dobu, než vznikl nápad vyrobit bicykl, tedy spojit dvě kola dohromady, a tím vytvořit dopravní prostředek. Toto se povedlo až v 19. století.

Za datum zrodu moderního kola se považuje rok 1817, kdy bylo vynalezeno dřevěné jízdní kolo bez šlapadel Karlem Draisem, stroj byl ta po něm pojmenován – draisina.

V polovině 19. století byla francouzským kočárníkem Pierre Michaux vyrobena dvoukolka poháněná šlapadly – pedály. Tento velociped se označoval – Michauxline. Výhodou tohoto velocipedu bylo, že se pohyboval významně rychleji s vynaložením menší síly, ovšem nedalo se hovořit o pohodlné jízdě díky dřevěným kolům. Dalším vývojem se Michaux snažil zvýšit komfort jízdy, proto zmenšil zadní kolo a nad něj upevnil sedlo na třmen, který měl odpružit největší nárazy. Toto kolo dostalo v Anglii přezdívku „Boneshaker“ neboli „kostitřas.“⁴

■ Vysoká kola

Dalším vývojem bylo zvětšení poháněného kola, což mělo za efekt při stejném počtu šlápnutí urazit větší vzdálenost. To znamenalo, že přední kola se zvětšovala a dosud dřevěné loukotě se nahrazovaly ocelovými paprsky. Průměr předního kola mohl být v krajním případě i dva metry a kola s kaučukovými pneumatikami zrychlila kolo až na 40 km/h. Tehdejší vývoj kol ovšem příliš neřešil bezpečnost, jelikož cyklista seděl nad předním kolem, které bylo velké, a tudíž měl vysoko těžiště. Proto jízda na takovém kole byla dosti náročná a nebezpečná, náčež docházelo k častým pádům, které často končily tragicky. Úřady na toto zareagovaly a po určitou dobu bylo povinné, vlastnit na kolo řidičský průkaz a byla zakázána jízda na veřejných cestách. Proto někteří výrobci začali

³ BURŠÍK, Z. *Služba policejní a správní*. Praha nákladem Bedřicha Bočánka, 1923 s. 170.

⁴ PEHLE T. & kolektiv, *Cyklistika*, z německého originálu Dumonts kleines Lexikon Fahrrad přeložila: Mgr. Jana Marešová, Vydavatelství: Rebo Productions CZ, 2008, s. 31,32.

s kurzy, aby naučili začínající cyklisty hlavně nasedat na vysoká kola a sesedat z nich, protože při těchto manévrech docházelo k většině nehod. I přes to, že museli lidé vlastnit řidičský průkaz na vysoké kolo, toto se těšilo velké oblibě zejména proto, že seděli vysoko a v sedle se cítili jako páni.

■ Nízká – „bezpečná“ kola

Kolem roku 1860 výrobci velocipedů začali vyrábět nízká kola, kdy se ztrátou velkého poháněného kola došlo ke snížení rychlosti. *Tehdy francouzský hodinář André Guilmét sestrojil bicykl, který měl pedály uprostřed, a síla se pomocí řetězu přenášela na zadní kolo, díky čemuž toto kolo mohlo dosáhnout stejné rychlosti jako vysoká kola.*⁵ Tato kola se dají svou konstrukcí již považovat za základ moderního jízdního kola.

*V roce 1884 John Kemp Starley – synovec vynálezce vysokého kola představil bezpečné nízké kolo značky Rover, které se stalo velmi oblíbené, a posléze vytlačilo vysoká kola a kola Michauxline. Dalším pokrokem v roce 1888 byl vynález pneumatiky plněné vzduchem, která poskytla cyklistům dosud nepoznaný komfort jízdy. Zároveň v této době v Německu jistý Ernst Sachs vynalezl volnoběžku s přehazovačkou.*⁶ Díky průmyslové výrobě se výroba kol zlevnila. Kola, která byla předtím drahá skoro jako dnes malé auto, se stávala náhle dostupnější pro víc lidí. V následujících desetiletích docházelo k dalšímu rozvoji a úpravám technických drobností, ovšem základní konstrukce bicyklu zůstává dodnes v zásadě nezměněna.

2.4. Kolo jako prostředek používaný v armádě.

Používání jízdních kol v armádách je již datováno od 60. let 18. století, kdy byla používána speciální jízdní kola, tzv. zdokonalené „dreisiny“, kde se cyklisté pouze odráželi, používali anglické oddíly armád.

⁵ PEHLE T. & kolektiv, *Cyklistika*, z německého originálu Dumonts kleines Lexikon Fahrrad přeložila: Mgr. Jana Marešová, Vydavatelství: Rebo Productions CZ, 2008, s. 28-31.

⁶ PEHLE T. & kolektiv, *Cyklistika*, z německého originálu Dumonts kleines Lexikon Fahrrad přeložila: Mgr. Jana Marešová, Vydavatelství: Rebo Productions CZ, 2008, s. 28-31.

Masivněji se jízdní kola již používala za první světové války. V této době bylo velení armád rozděleno do dvou táborů. V první řadě zastánci modernizace a urychlení postupu při boji, v druhé řadě to byli odpůrci, kteří se obávali zrušení jízdních pluků na koních a nahrazením cyklopluky, kdy v této době byly jízdní pluky na koních stále ještě chloubou všech armád. V armádách byli cyklisté využíváni zejména jako kurýři, kteří vozili zprávy z bojiště a naopak rozkazy zpět. Dokonce v Rakousko-uherské armádě se zkoušel bicykl, který se dal velmi snadno a rychle přestavět na vozík pro přepravu raněného. Armáda Rakouska-Uherska v roce 1892 pořádala závody jízdních koní mezi městy Vídeň a Berlín, o rok později již povolila závod i na jízdních kolech, kdy se projíždělo rovněž přes města Znojmo a Jihlava, načež tato trasa byla zdolána za polovinu času, oproti jízdě na koni. *„Tento závod udělal definitivní tečku za věčnými dohady armádních hodnostářů, zda je rychlejší a vytrvalejší jezdec na koni nebo cyklista na velocipedu“.*⁷

V armádách se začaly objevovat skládací kola a kola s různými doplňky jak pro zásobování, tak s výzbrojí, která se využívala při bojích. Na tento trend navázali i tuzemští výrobci bicyklů z ČZ Strakonice.

Společnost ČZ Strakonice vznikla v roce 1919 s původním názvem Jihočeská Zbrojovka, kdy zpočátku vyráběla ruční zbraně. *„V roce 1930 odkoupila část továrny v Kralupech nad Vltavou, kde se vyráběly součástky na kola, a začala výroba kol ve Strakonících“.*⁸ Vyráběly se zde i dvě varianty kol pro armádu, kdy *„součástí kola byl i namontovaný lehký kulomet nebo těžký kulomet“*⁹

Tento kulomet byl umístěn v rámu pod sedadlem a směřoval vzad, tudíž voják jedoucí na kole musel zastavit, vzít kolo do ruky, aby mohl střílet. Výhoda tohoto kola byla ta, že voják měl u sebe poměrně velkou výzbroj přes to, že nebyl ověšen a tudíž mu nic nepřekáželo, ale nevýhoda spočívala ve skutečnosti, že při střelbě nemohl pokračovat v jízdě a také velká mrtvá hmotnost kola, kterou cyklista s sebou celou dobu vezl. Posléze se na kola ve Strakonících začaly montovat první motory a tak začaly vznikat mopedy

⁷ HRUBÍŠEK I., *Kola, Armády, Války*, vydavatelství, Jiří Říha – Cykloknihy, 2003, s. 34.

⁸ GOMOLA M., *Motocykly ČZ aneb Strakonická Historie*, nakladatelství AMG CZ v Brně, 2020, s. 11.

⁹ GOMOLA M., *Motocykly ČZ aneb Strakonická Historie*, nakladatelství AMG CZ v Brně, 2020, s. 11.

a z těchto následně motocykly, které se v letech následujících proslavily po celém světě. V době největšího rozmachu sloužilo v čs. armádě téměř 12 000 vojenských cyklistů.

Kola se v armádách používala i za druhé světové války, kdy jsou různé zmínky o jízdních oddílech SS, ale oddílům se nevěnovalo mnoho pozornosti z důvodu, že již panoval velký rozmach motorismu. Z počátku 1. světové války se používaly ještě jízdní kola pro svou lehkost, možnost přenést přes vodu a hlavně tichý provoz. *„K větší důležitosti bicyklů v německé armádě přispělo také selhání motocyklů, které se v moderním pojetí války příliš neosvědčily. Zklamaly zejména na špatných cestách a na měkké rozbředlé půdě“.*¹⁰ V období 2. světové války se již více používaly automobily a motocykly hlavně z důvodu rychlosti a vytrvalosti. Po 2. světové válce je možno říci, že motocykly nahradila kola, a tyto již mimo některých případů nebyly v armádách používány. V roce 2002 činil početní stav cyklistů ve švýcarské armádě 3 000 mužů.¹¹ Jízdní kola byla v posledních letech používána rovněž německým Bundeswehrem.

¹⁰ HRUBÍŠEK I., *Kola, Armády, Války*, vydavatelství, Jiří Říha – Cykloknihy, 2003, s. 149.

¹¹ HRUBÍŠEK I., *Kola, Armády, Války*, vydavatelství, Jiří Říha – Cykloknihy, 2003, s. 199.

3. Bezpečnost provozu a chování se v provozu.

3.1. Bezpečnost provozu při jízdě na kole

Rozebereme-li pojem „bezpečnost“, jedná se o předcházení nebezpečným situacím – cítit se bez ohrožení. Bezpečnost provozu znamená předcházení nebezpečným situacím v provozu na pozemních komunikacích a jim přilehlým prostorům.

V posledních letech se hledí na bezpečnost silničního provozu z několika hledisek. Při výrobě vozidel se hledí na tzv. aktivní a pasivní bezpečnost nejen osádky vozidla, ale také na ochranu zranitelných účastníků při srážce s vozidlem. Během projektování pozemních komunikací se zohledňuje jak bezpečnost pro vozidla, tak hlavně bezpečnost zranitelných účastníků - (chodců a cyklistů). Dále se provádí preventivní akce, aby se veřejnost seznámila s následky dopravních nehod a hlavně s bezpečnostními prvky, které mohou ochránit, popř. zachránit lidské životy nebo zdraví.

Aktivní bezpečnost: prvky aktivní bezpečnosti jsou systémy, technická zařízení a vlastnosti vozu, které pomáhají zabránit nebo předejít dopravním nehodám. Mezi aktivní prvky patří zejména: kvalitní brzdy, přesné řízení a celá řada bezpečnostních elektronických systémů, jako například: protiblokovací systém – ABS, ASR, ESP.

Pasivní bezpečnost: oproti aktivním prvkům slouží pasivní prvky až v okamžiku dopravní nehody. Jde o konstrukční zařízení, jehož cílem je minimalizovat následky střetu. Mezi prvky pasivní bezpečnosti patří bezpečná konstrukce karoserie, opěrka hlavy, bezpečnostní pás, předpínač bezpečnostního pásu, airbagy atd.

Zádržný systém může mít různá provedení a konstrukční řešení, přičemž nejznámější jsou tříbodové a dvoubodové bezpečnostní pásy, jejichž účelem je udržet cestujícího v sedačce.

Dětské sedačky: o významu dětských autosedaček dnes snad už nikdo pochyby nemá. Toto zákonné ustanovení platí pro děti menší než 150 cm a lehčí než 36 kg.

Airbagy: mají za úkol přímo ochránit příslušnou část těla cestujícího před nárazem do vybavení interiéru vozidla. V novějších vozidlech se dnes montuje i tzv. vnější airbag, který nechrání osádku vozidla, ale naopak zranitelné účastníky - chodce a cyklisty, kteří se s vozidlem střetnou.

Dalšími pasivními prvky jsou: hlavová opěrka, systém eCall (emergency call),

3.2. Platná legislativní úprava

Chodci a cyklisté jsou z hlediska silničního provozu nejzranitelnějšími účastníky. Proto jsou jejich práva a povinnosti upraveny několika zákony a nařízeními. Ovšem i přes tato zákonná opatření si sami tito zranitelní účastníci musí uvědomit, že hlavně oni sami mohou ovlivnit svým chováním a obezřetností případný vznik nehody. Hlavním zákonem, který upravuje chování v silničním provozu je zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kdy tento od své platnosti od 1. 1. 2001 již prošel celkem 54 změnami a další 2 změny jsou naplánovány. V tomto zákoně je zakotveno, jak se má chodec a cyklista chovat na pozemních komunikacích, kdy má přednost, a naopak kdy přednost dává. U cyklistů je zde odkaz na vyhlášku 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve které jsou uvedeny požadavky na výbavu jízdního kola – koloběžky.

Pojem chodec je uveden pouze v zákoně 361/2000 Sb., kde je v § 2 písm. j) uvedeno: *chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně.*¹²

Pojem cyklista není v žádném zákoně uveden, pouze se v zákonech hovoří o právech a povinnostech cyklisty.

Pohyb cyklistů v provozu na pozemních komunikacích už přinejmenším od začátku minulého století není volný. Již v automobilovém zákoně z roku 1908 se dočteme, že cyklista jest povinen dbáti předpisů silničního řádu a dle prvorepublikové judikatury jeti na nepřehledných místech tak, by před vyskytnuvší se překážkou byl s to včas seskočiti.

3.3. Technika jízdy

Základem jízdy na kole je udržet rovnováhu, kdy tuto dovednost se většina lidí učí již v dětském věku pod dohledem rodičů. Hlavně v začátcích je potřeba jízdu na kole pravidelně trénovat, aby si cyklista osvojil dovednosti jako je stabilita, periferní vidění,

¹² ČESKO – Zákon č. 361/2000 Sb. § 2 písm. j) o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

odhad vzdálenosti a technické parametry kola jako například účinnost brzd. „*Chcete-li se s kolem opravdu rychle sžít, vyjeďte si raději spíše někam do lesa nebo trochu členitějšího terénu. Na silnici nebo značených cyklistických stezkách se toho moc nenaučíte. Čím více budete jezdit, tím méně budete vnímat, že vám v cestě stojí nějaké překážky – jste na dobré cestě stát se – bikerem.*“¹³

Důležitým faktorem při jízdě je nastavení výšky sedadla tudíž správného posedu. *Vedle nepohodlí může nesprávný posed a poloha těla na kole vést i ke zraněním, a to zejména kolenních kloubů a vazů.* .¹⁴

3.4. Chování se při jízdě na kole

Na kole bychom se měli chovat tak, abychom neohrozili sebe ani ostatní účastníky silničního provozu. Například jízda dvou a více cyklistů vedle sebe na pozemních komunikacích je zakázána. Toto je taxativně uvedeno v § 57 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.¹⁵

V některých knihách, které řeší dopravní výchovu je uvedeno: *Cyklista musí jet při pravém okraji vozovky. Nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, může jet po pravé krajnici. Cyklisté smějí jet po jednom za sebou.*¹⁶

Jízda na jízdním kole bez držení řídítek je nešvar zejména mladších cyklistů. *Jízda bez držení je možná efektivní a jistě ukazuje zručnost, ale prakticky postrádá na významu. Jediné, co tato technika přinese, je několik šroubů v dolní čelisti. Stačí kamínek nebo nepatrná nerovnost a je po exhibici.*¹⁷

Při cestování bychom měli volit cestu tak, abychom co nejvíce využili cyklostezek a komunikací s malou hustotou provozu. Předjdeme tak mnoha situacím, kdy bychom mohli být ohroženi.

¹³ KRÁL L., MAKEŠ P., *Velká kniha cyklistiky*, vydavatelství a nakladatelství: Computer Press. Praha 2002, s. 76.

¹⁴ WITTS J., STOREY M., *Bike Manuál*, překlad ŠÍMA M., vydalo Grada Publishing a.s. Praha 2018, s. 14.

¹⁵ ČESKO – Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. § 57 odst. 3.

¹⁶ VOTRUBA J., *Dopravní výchova II díl Cyklista*, Vydavatelství: FORTUNA Praha 1995, s. 12.

¹⁷ KRÁL L., MAKEŠ P., *Velká kniha cyklistiky*, vydavatelství a nakladatelství: Computer Press. Praha 2002, s. 91.

4. Typy jízdních kol a jak si správně vybrat.

Ten, kdo si jde v dnešní době vybrat jízdní kolo, bude stát před řadou nejrozličnějších strojů, které se budou lišit nejen v technice, vzhledu ale především v ceně. Různé typy kol můžeme rozdělit do následujících skupin. Každý typ kola je užíván ke specifickým účelům a tímto bychom měli přizpůsobit i používání ochranných a bezpečnostních pomůcek.

4.1. Kola pro všední den.

Do této skupiny řadíme kola určená k běžnému používání, tedy především k jízdě po silnicích nebo zpevněných cestách. Tato kola se mohou dále dělit na kategorie kol: městská, trekkingová, anebo krosová.

- **Městská kola**

Jsou kola především konstruovaná k pohodlné jízdě, dopravě z místa A do místa B, a to po zpevněném povrchu. Nejsou tudíž určena pro jízdu v hornatém terénu a jsou ve většině případů vybavena předepsanými a jinými doplňky jako jsou: (blatníky, světla, nosiče, stojánky, a.j.) Z hlediska bezpečnosti bychom na těchto kolech měli být hlavně viditelní, protože se pohybujeme v silničním provozu.

- **Trekkingová kola**

Tato kola jsou vlastně městská kola, která jsou přizpůsobena i na jízdu po horších komunikacích, kdy tato mívají zpravidla odpružení přední vidlice z důvodu pohodlnosti při jízdě po nerovnostech a v hornatém terénu. Jsou vybavena zpravidla: (stojánkem, blatníky, světly, nosiči a.j.). Do této kategorie spadají i kola skládací, popřípadě kola – lehocipedy – kola na kterých se nesedí vzpřímeně, ale v polosedě. Z hlediska bezpečnosti u těchto kol bychom měli být viditelní, ale s ohledem na druh jízdy použít i jiné ochranné prostředky.

- **Krosová kola**

Tato kola jsou přizpůsobena na jízdu po horších komunikacích, ovšem stále se ještě nejedná o horská kola nebo terénní závodní kola, která jsou používána vyloženě ke sportovním aktivitám. Tato kola již nebývají vybavena nosiči, stojánky a.j. Tato kola se prodávají ve většině případů bez předepsaného vybavení, kdy kupující musí zvážit, zda se bude pohybovat po pozemních komunikacích, a v tomto případě si kolo dovybavit o předepsané doplňky. Z hlediska bezpečnosti bychom měli na těchto kolech použít

povinnou výbavu. Při jízdě po horších komunikacích jako jsou třeba místní a účelové, kde je malý provoz, bychom se měli zaměřit na ochranné prostředky více než na bezpečnostní prvky z důvodu, že hrozí větší nebezpečí pádu než střetu s vozidlem, jehož řidič nás neuvidí, a my se mu nedokážeme vyhnout, popř. zastavit.

4.2. Sportovní kola

Mezi sportovní kola patří mnoho typů určených k různému sportovnímu využití. Liší se zejména konstrukcí, převody, jako například:

- **Kola silniční**

Tato kola jsou určena k rychlé jízdě především po zpevněném povrchu – asfaltu, zpravidla jsou velmi lehká a v dnešní době se vyrábějí především z karbonu, váží tudíž jednotky kilogramů. Tato kola mají tenké pláště tzv. galusky, které bývají nahuštěné na velký tlak (přibližně 100 barů). Pro tato kola bývají typická obloukovitá řídítka pro různý úchop, a popřípadě speciální nástavce pro oporu předloktí. Dále mívají nášlapné systémy, které pevně spojují botu se šlapadlem pro efektivnější přenos došlapové síly. Kola nejsou zpravidla odpružena z důvodu, že odpružení pohlcuje určitou část energie přenášenou na převody kola. Všechny tyto parametry napomáhají rychlé jízdě. Kola nebývají zpravidla vybavena předepsanou výbavou z důvodu redukce hmotnosti, proto tato kola by měla být používána výhradně pro provoz mimo pozemní komunikace.

- **Kola terénní**

Tato kola mají zpravidla mohutný ocelový či titanový rám, který je odpružen buď přední vidlicí, nebo celo odpružený. Tato kola mívají širší pneumatiky z důvodu jízdy po nezpevněném povrchu a tlak těchto pneumatik bývá menší k zajištění vyšší přilnavosti pneumatiky k povrchu. Tato kola se používají při závodech a pro různé sjezdy.

- **Kola BMX**

Tato kola jsou velkou oblibou mladé generace, kterou láká spíše prohánět se po U-rampě nebo v terénu a udivovat okolí svými triky. Toto kolo nevyhovuje běžnému cestování, protože má malá kola o velikosti 20 palců, má toliko jediný převod a kola profesionálů postrádají brzdy vůbec, brzdí přitlačením chodidla na plášť kola. Na těchto kolech se sportuje ve dvou disciplínách, kdy první je: tzv. Race – původní BMX kdy tito závodníci závodí na krátkých hrbolatých tratích a soutěží se na čas, kdo bude nejrychlejší. Druhá disciplína je tzv. Freestyle, kdy u této nejde o rychlost, ale především o předvedení

co nejvíce triků a také o jejich složitost. Tuto kategorii hodnotí porota, která uděluje bodové hodnocení.

4.3. Jak si správně vybrat jízdní kolo

V první řadě by člověk před koupí nového jízdního kola měl začít jezdit na jakémkoli kole, které mu buď někde zahálí, nebo si někde zapůjčí. U starších kol většinou stačí doladit jen pár drobností a můžete vyrazit. *„I když toto kolo nemusí být zrovna ideální, mnohdy z první pokusné jízdy absolvované na něm, získáte větší přehled, jak a kudy budete jezdit a vyhnete se tím koupi kola, které posléze nevyužijete. Zjistíte své potřeby a při koupi nového kola již budete vědět nebo alespoň tušit, jaký typ si pořídit, popřípadě jaké máte požadavky a nároky na nové kolo“.*¹⁸

Tento test je důležitý hlavně u lidí, kteří chtějí kolo používat denně, a tudíž si chtějí koupit kolo kvalitní, popřípadě značkové, které jim dlouho vydrží. Tato kola bývají samozřejmě i mnohonásobně dražší.

¹⁸ FILER V., MOTÝL J., *Městem na kole – příručka městského cyklisty*, nakladatelství: GRADA Publishing a.s. 2018, s. 28.

5. Kolo jako prostředek k různému využití

5.1. Překonávání rekordů

Od vynálezu jízdního kola se lidé pokoušejí překonat různé rekordy. I v dnešní době je jízdní kolo součástí překonávání různých rekordů jako například rychlostního rekordu, kdy při těchto rekordech je dnes kladen velký důraz na bezpečnost, používání bezpečnostních prvků, a hlavně ochranných pomůcek.

- **Kolo a překonání rekordu v historii**

Už v 19. století se pokusila Annie Kopchovská jako Annie Londonderry objet na jízdním kole značky Columbia zeměkouli. *Kvůli sázce dvou bostonských obchodníků s cukrem mám za patnáct měsíců objet zeměkouli, vrátit se bohatší o pět tisíc dolarů a vyrazit jen s oblečením, které mám na sobě. Když se jí to podaří získá 10 000 dolarů jako výhru v soutěži.*¹⁹ Jízdu započala oficiálně 25. června 1894 ve městě Boston, ovšem město opustila o dva dny později, a to 27. června 1894. Dne 12. září 1895 jízdu ukončila v Chicagu. Tato žena nepoužívala žádné ochranné prostředky a posléze uvedla, že by tuto cestu již nepodnikla ani za 150 000 dolarů.

- **Překonání rekordu a použité ochranné pomůcky, jehož jsem mohl být součástí.**

Náplní mého zaměstnání je, krom jiného, dohled na bezpečnost preventivních a sportovních akcí, kdy v červnu 2009 jsme byli vysláni na letiště Tchořovice které leží na hranici Jihočeského a Plzeňského kraje. Zde mělo dojít k překonání rekordu jízdy na jízdním kole taženém na laně za motocyklem. Za policii jsme byli pozváni z důvodu naměření rychlosti schváleným a kalibrovaným měřičem rychlosti, aby mohl být rekord zapsán do knihy rekordů. Biker Richard Gasperotti byl akcelerován na horském kole v závěsu za motocyklem známého streetfightera Josefa „Sršně“ Šilera, kdy dosáhli rychlosti 211,5 km/h. Měření rychlosti bylo prováděno 3 radarovými měřiči najednou, aby nebylo potřeba pokus opakovat. Z hlediska tématu této práce se zaměříme na bezpečnostní prvky, které měl cyklista Richard Gasperotti na sobě. Měl oblečenu

¹⁹ ZHEUTLIN Peter, *První žena na kole kolem světa*. Z amerického originálu AROUND THE WORLD ON TWO WHEELS přeložili Kateřina a Jaroslav Rubášovi, nakladatelství Cyklo knihy s.r.o. 2013 s. 13,14

motocyklistickou kombinézu, chránič páteře, motocyklistickou přilbu, a ochranné rukavice. I v tomto případě mohla agentura „Dobry den“ zapsat do diáře překonání světového rekordu. Za sebe mohu říci, že jsem byl rád součástí této akce, při které byly překonány světové rekordy.²⁰

5.2. Kolo jako dopravní prostředek

- **Na kole do práce**

Jízda na kole je nejen zábavný ale i prospěšný způsob pohybu a většina lidí využívá kolo jako dopravní prostředek. Již na počátku 20. století zvýšilo jízdní kolo ve městech mobilitu dělníků za účelem dopravy do továren. V některých státech se tento trend udržel dodnes. V Evropě například v Nizozemsku, Dánsku a v Anglii, ve světě například v některých afrických zemích a na asijském kontinentu. V některých zemích je jízda na kole do zaměstnání zvýhodňována odčitatelnými položkami na daních. V jiných zemích, zejména ve velkých aglomeracích, se využívají kola z důvodu problémů s parkovacími místy pro motorová vozidla. V některých afrických a asijských zemích se jízdní kola využívají hlavně z důvodu nízkých provozních nákladů.

- **Na kole za vzděláním**

Jízdu na kole podporují i některé charitativní a neziskové organizace, které organizují sbírky jako: Kola pro Afriku, kdy na 300 místech v ČR je provedena sbírka tato kola jsou dále přepravena do Ostravy, kde jsou následně přebrána a opravena a posléze zaslána do Afriky, kde jsou tato kola předána dětem do škol. Tyto děti se tímto snadněji dostávají do školy, a tudíž vzdělávají. Kola jsou používána, protože nepotřebují speciální údržbu, běžný provoz nic nestojí, jen občasná běžná údržba udržuje kola v provozu dlouhá léta.

- **Kolo jako prostředek pro zdraví.**

Jízda na jízdním kole je z pohledu zdraví prospěšná již z několika hledisek. Za prvé při ranní jízdě do práce nebo po celodenní práci se osvěžíte na čerstvém vzduchu, čímž zaženete únavu. Smogu se nemusíte bát, protože jen málokdy jste nuceni jezdit celou cestu v hustém provozu, kde byste museli neustále zastavovat jako řidiči

²⁰

Dostupné z: <http://www.joyride.cz/sporty/mtb/gaspi-se-srsnem-v-guinnessovce> 19.1. 2022

motorových vozidel, posunující se v kolonách. Tudíž se v těchto místech zdržíte menší dobu a všeobecně budete dýchat čistší vzduch. V neposlední řadě je při jízdě na kole zapojena většina svalových skupin na těle. *„Při jízdě na kole existuje pět bodů, kde se tělo dotýká kola (nohy, hýždě a ruce). Při jízdě na kole cyklista zapojuje: mozek – dodává motivaci a vysílá signál k pohybu a bez námahy udržuje stabilitu a směr, o rovnováhu a koordinaci poskytuje mozeček. Srdce, plíce a cévní systém dodá potřebný kyslík do svalů. Pohyb svalů vytváří teplo, kdy kůže a dýchání udržují teplotu ve správné výši“.*²¹

Jízda na kole je velmi doporučována i jako rehabilitační, což mohu potvrdit z vlastní zkušenosti, kdy po úrazu a operaci kolene mi bylo vysvětleno, že je nejvhodnější jízda na kole, protože si osoba při jízdě může měnit zatížení podle potřeby, nezatěžuje klouby celou svojí vahou, a tudíž posiluje svaly při malém zatížení. Tuto jízdu na kole nebo rotopedu dokáže člověk provozovat delší dobu bez bolesti kloubů, tudíž je toto cvičení z hlediska posílení svalů po operaci praktičtější než chůze. Jízda na kole je také dobrý začátek, jak začít hubnout. *„Běhat ale nemůže každý, kdežto cyklistika je činnost vhodná zejména pro ty, kdo mají nějaké to kilo navíc“.*²²

²¹ SOVNDAL, S. *Cyklistika – anatomie*, překlad: Kateřina Horváthová, nakladatelství Cpress v Brně 2013 s. 9 - 11.

²² LANDA P. LIŠKOVÁ J. *Rekreační cyklistika*, vydavatelství Grada Publishing, a.s., s. 10.

6. Porovnání předpisů s jinými zeměmi.

6.1. Porovnání s Austrálií

V České republice smí cyklisté jezdit pouze jednotlivě za sebou, narozdíl od některých zemí, kde je jízda vedle sebe povolena jako například v Austrálii. Zde je jízda vedle sebe ve dvou povolena, kde v zákoně 13/2006 článku 241 odst. 1 písm. b) stojí uvedeno: *„Osoba cestující v nebo na kolovém rekreačním zařízení nebo na kolové hračce na silnici: nesmí jet vedle více než 1 jiného chodce nebo vozidla jedoucího po pozemní komunikaci ve stejném směru jako daná osoba, pokud tato osoba nepředjíždí jiné chodce“*.²³

V tomto zákoně je i zakotveno nošení přilby na kolo a není zde stanovena žádná věková hranice jako v České republice. Tudiž v Austrálii musí přilbu na kolo nosit všichni, kteří nejsou od tohoto osvobozeni, což jsou osoby, které přilbu nemohou mít ze zdravotních důvodů nebo jiné indispozice, nebo děti ve vlečeném vozíku za jízdním kolem. Úprava australského zákona: *„Jezdec na jízdním kole musí mít schválenou cyklistickou přilbu bezpečně připevněnu na hlavě jezdce, pokud není jezdec osvobozen od nošení cyklistické přilby podle jiného zákona této jurisdikce“*.²⁴

Dále je zde v článku 259 pevně stanovena jízda v noci, kde je oproti českým zákonům stanovena přesná vzdálenost, na kterou musí být cyklista vidět. *„Jezdec na jízdním kole nesmí jezdit v noci nebo za nebezpečných povětrnostních podmínek způsobujících sníženou viditelnost, pokud jízdní kolo nebo jezdec neprokáže:*

a) blikajícím nebo stálým bílým světlem, které je jasně viditelné nejméně 200 metrů od přední části jízdního kola, a

b) blikajícím nebo stálým červeným světlem, které je jasně viditelné nejméně 200 metrů od zadní části jízdního kola, a

²³ Nařízení Národní dopravní komise (právní předpisy o silniční dopravě – australská pravidla silničního provozu) z roku 2006, čl. 241/1a), dostupné z: <https://www.legislation.gov.au/Details/F2016C00716>

²⁴ Nařízení Národní dopravní komise (právní předpisy o silniční dopravě – australská pravidla silničního provozu) z roku 2006, čl. 256/1, dostupné: <https://www.legislation.gov.au/Details/F2016C00716>

*c) červený odrazeč, který je jasně viditelný nejméně 50 metrů od zadní části jízdního kola, když je na něj světlo promítáno světlometem z vozidla na potkávací světlo.*²⁵

6.2. Předpisy pro cyklisty v Německu

V Německu oproti České republice není povinnost nosit přilbu na kolo, ale oproti české úpravě smí cyklista a motocyklista předjíždět z pravé strany stojící vozidla pouze v případě, že je zde prostor nejméně 1,5 metru, přitom musí jet pomalu a opatrně. V české právní úpravě smí podjíždět pouze cyklista, ale není zde dána vzdálenost prostoru, proto se v provozu setkáváme se situacemi, kdy cyklista v městském provozu je bezpečně předjet vozidlem a na následné křižovatce se vmáčkne mezi vozidla, kdy tato často musí po zeleném signálu zůstat stát a čekat do odjezdu cyklisty, protože by jej rozjezdem ohrozila.

Cyklisté musí použít speciální cyklo pruhy, které jsou označeny značkou. Mopedy mohou využívat cyklistické pruhy mimo zastavěné oblasti. Některé cyklo pruhy jsou společné pro jízdní kola i pro chodce. Kolo používané na silnici musí být povinně opatřeno předním světlem, zadním světlem a zvonkem.

Bezpečnostní helma: V Německu není povinné nosit bezpečnostní helmu.

Speciální právní úprava: Cyklisté a motocyklisté mohou předjíždět řady čekajících vozidel na předepsané pravé straně v případě, že mezi vozidlem a chodníkem je prostor nejméně 1,5 m a za předpokladu, že tak činí pomalu a opatrně.

Cyklistům může být uložena pokuta 25,- EUR za používání ručního mobilního telefonu při jízdě a 10,- EUR za nošení sluchátek na uších při jízdě.

Limit pro požití alkoholu je pro cyklisty stanoven na 0,16‰.

Děti do osmi let nesmí na jízdním kole používat pro svoji jízdu veřejné komunikace a při přeježdění komunikací musí z kola sesednout.

*Děti do 10 let mohou jezdit po chodníku, ale musí dát přednost chodcům.*²⁶

6.3. Předpisy pro cyklisty na Slovensku

Slovenské předpisy jsou velmi podobné předpisům v České republice, ačkoli některé rozdíly zde nalezneme. Oproti České republice je zde nařízeno používat

²⁵ Nařízení Národní dopravní komise (právní předpisy o silniční dopravě – australská pravidla silničního provozu) z roku 2006, čl. 259, dostupné: <https://www.legislation.gov.au/Details/F2016C00716>

²⁶ NĚMECKO, Pravidla silničního provozu dostupné z: <https://docplayer.cz/47257455-Nemecko-pravidla-silnicniho-provozu-pravidla-na-silnicich.html>

ochrannou přilbu bez omezení věku. Dále, že cyklista by měl nosit oblečení s reflexními prvky nebo reflexní vestu a v neposlední řadě je zde povolena jízda dvou cyklistů vedle sebe mimo zastavěné území, kdy se smí vzájemně držet za rameno.

Jízdní kola musí být vybavena následovně: bílá odrazka na přední straně, několik žlutých odrazek na obou kolech, přední a zadní brzdou v dobrém stavu. Cyklista by měl nosit oblečení s reflexními pruhy a reflexní vestu.

Bezpečnostní helma: Cyklisté musí povinně používat ochranné přilby

Speciální právní úprava: Cyklisté musí jet v jednotném souboru, na pravé straně vozovky. Mimo zastavěné území mohou využít vzájemné držení se za rameno. Osoby jedoucí na jízdním kole, které jsou starší 18-ti let, mohou přepravovat dítě do 7 let ve speciálním sedadle se stupačkami. Osoby mladší 10-ti let nesmí jezdit po silnici, pokud nejsou doprovázeny osobou starší 15-ti let.²⁷

²⁷ UAMK.CZ dostupné z: https://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/32/slovensko#Dopravni_predpisy

7. Bezpečnost zranitelných účastníků

Bezpečnost chodců a cyklistů je v posledních letech velmi sledována, protože na silnicích ročně umírají desítky osob, kdy v mnoha případech jde spíše o nedbalost a neopatrnost těchto zranitelných účastníků než o neopatrnost řidičů motorových vozidel. Proto se organizace BESIP, ve spolupráci s policií ČR snaží těmto dotčeným skupinám provést osvětu a poučení. Jak se před chůzí nebo jízdou vybavit, popřípadě jaké vybavení má mít dopravní prostředek který k cestě použiji. Dále jaké používat ochranné prostředky a hlavně, jak se na pozemních komunikacích chovat, aby jejich cestování bylo bezpečné.

V dotazníku jsem se dotazoval: Jak často jezdím v letním období na kole? Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob.

Tab. 1: Dotazník: Jak často jezdím v letním období na kole?

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Skoro každý den	8	10	42	27	5	5	1	0	4	2	6	2	1	1	67	47
Přibližně jednou týdně	7	12	24	33	4	9	5	4	4	1	2	5	0	2	46	66
Přibližně jednou za měsíc	3	0	14	8	0	1	3	0	4	3	2	1	0	0	26	13
Pouze na výlety	6	3	6	15	5	2	2	4	6	3	2	6	1	0	28	33
Skoro Vůbec	7	4	3	8	0	1	2	2	5	6	1	1	2	0	20	22
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj – dotazník

Otázka: Využívám, pokud je to možné, cyklostezky? Na otázku odpovědělo celkem 96 dotazovaných osob ve věku od 19 let.

Tab. 2: Dotazník: Využívám, pokud je to možné cyklostezky?

Věk	19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Ano	12	10	22	15	12	15	4	3	50	43
Ne	1	0	1	0	1	0	0	0	3	0
Celkem	13	10	23	15	13	15	4	3	53	43

Zdroj: Vlastní zdroj

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že téměř 90 % dospělých respondentů využívá k jízdě cyklostezky.

7.1. Bezpečnost chodců v silničním provozu

Bezpečnost chodců začíná již při projektování pozemních komunikací, kdy jsou komunikace a přilehlé prostory jako například chodníky projektovány podle jednotlivých norem. Těchto norem existují stovky, kdy z mého pohledu je důležité uvést normu: ČSN EN 13201-2, kterou musí splňovat osvětlení pozemních komunikací. Dalším aspektem bezpečnosti je například vyvýšený chodník, který má nejen ochránit chodce od vozidel jedoucích po komunikaci, aby v případě námrazy a následného smyku nevjela na chodník. Plní ale rovněž psychologickou funkci, kdy řidič se bude držet dále od obrubníku vysokého cca 20 cm než u obrubníku vysokého o 10 cm méně. Stejnou funkci mají i ostrůvky uprostřed víceprroudých a širokých komunikací, které mají ochraňující funkci chodců, kteří vozovku přecházejí.

- **Chodci jako viníci dopravních nehod**

Již v roce 1987 bylo uvedeno: „že právě chodci jsou po motoristech druhým největším viníkem dopravních nehod u nás. Tyto nehody mají smutnou specifiku v tom, že při nich dochází k největším následkům na životech a zdraví. Jak chodci, tak i cyklisté by měli mít na paměti, že jejich chování působí na funkci celého systému silničního provozu.“

Všichni účastníci silničního provozu musí brát ohled na zájmy a potřeby ostatních účastníků.“²⁸

Povinnosti chodců jsou stanoveny v § 53 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kde je uvedeno: jak se má chodec na pozemní komunikaci, popř. na přechodu pro chodce chovat a kde má, popřípadě může chodit. V odstavci 9 tohoto paragrafu je uvedeno „*Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.*“²⁹ Dále jsou povinnosti chodců upraveny také v § 54, zde je upraveno přecházení vozovky, § 55, zde je upraveno přecházení železničního přejezdu a § 56, zde jsou upraveny útvary chodců.

²⁸ ŠIMÁČEK P., Pozor, zákruta, Praha: Novinář 1987, s.42

²⁹ Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. § 53 odst. 9.

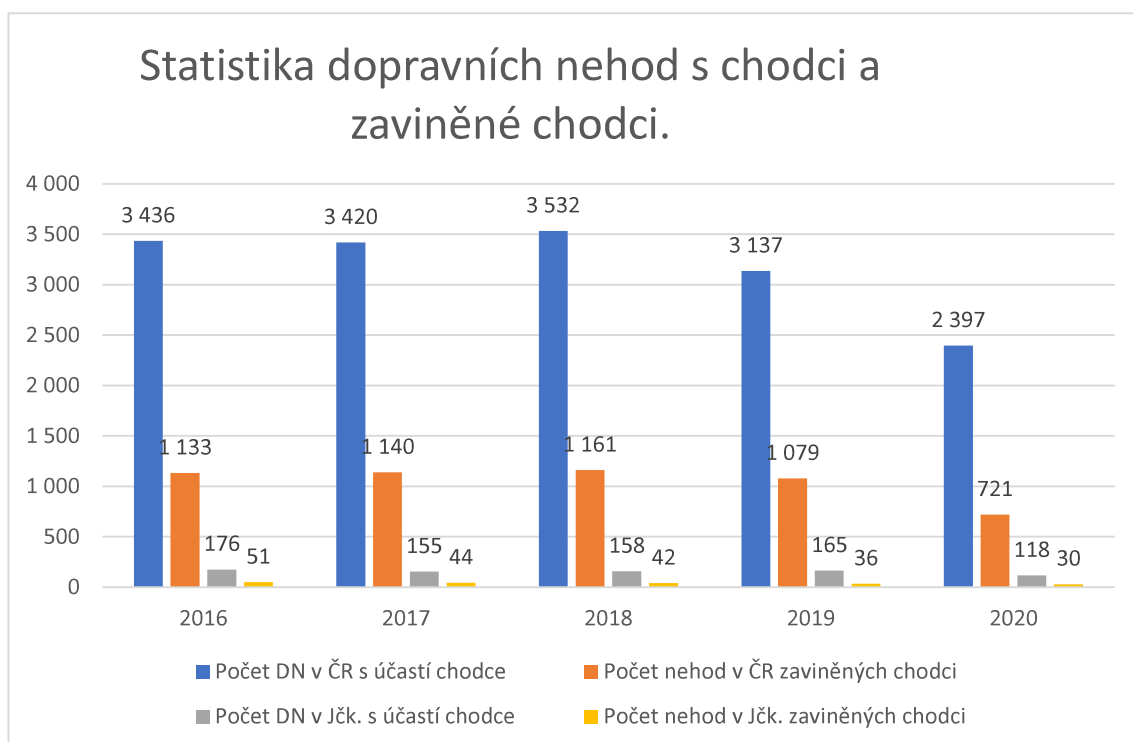
Porovnání statistik dopravních nehod s účastí chodců a zaviněné chodci v ČR a v Jihočeském kraji v letech 2016 – 2019.

Tab. 3: Statistika nehodovosti ohledně chodců roky 2016-2019

Rok.	2016	2017	2018	2019	2020
Počet DN v ČR s účastí chodce	3 436	3 420	3 532	3 137	2 397
Počet nehod v ČR zaviněných chodci	1 133	1 140	1 161	1 079	721
Počet DN v Jčk. s účastí chodce	176	155	158	165	118
Počet nehod v Jčk. zaviněných chodci	51	44	42	36	30

Zdroj: Ročenky nehodovosti³⁰

Graf č. 1 – Statistika dopravních nehod s účastí chodce a zaviněné chodci.



Zdroj: Ročenky nehodovosti

Na základě výsledků statistik dopravních nehod vyplývá, že téměř 1/3 dopravních nehod je zaviněná právě chodci jakožto zranitelnými účastníky.

³⁰ Ročenky nehodovosti na pozemních komunikacích vydaných ředitelstvem služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky roky 2016 – 2018 tištěné a roky 2019 – 2020 v elektronické podobě na: www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d.

- **Snížená viditelnost není jen noc**

Viditelnost chodců za snížené viditelnosti tvoří z hlediska bezpečnosti silničního provozu samostatnou kapitolu. Aby byl chodec nebo cyklista včas vidět, může ve většině případů ovlivnit pouze tato osoba. Například oblečením, kdy černé oblečení je viditelné mnohonásobně méně oproti oblečení barvy žluté. V neposlední řadě použití reflexního materiálu na vhodném místě mnohonásobně prodlouží vzdálenost viditelnosti těchto účastníků. *„Co se týká vlastní barvy oblečení, je důležitější oblečení od pasu dolů (kalhoty, sukně apod.) Je to způsobeno faktem, že potkávací světla aut svítí ve sklonu cca 1 % od vodorovné roviny dolů. Laicky řečeno, svítí dolů od osy světel. Reflexní materiály fungují na zcela odlišném principu. Odrážejí světlo podobně jako směrové zrcadlo a tím jsou viditelné na více než 200 metrů. Reflexní prvky umísťujte na co nejvíce se hýbající části těla, tj. např. zápěstí a kotníky. Pohybující se reflexní prvek je vidět více než statický.“³¹*

Osvětlení pozemních komunikací v obcích

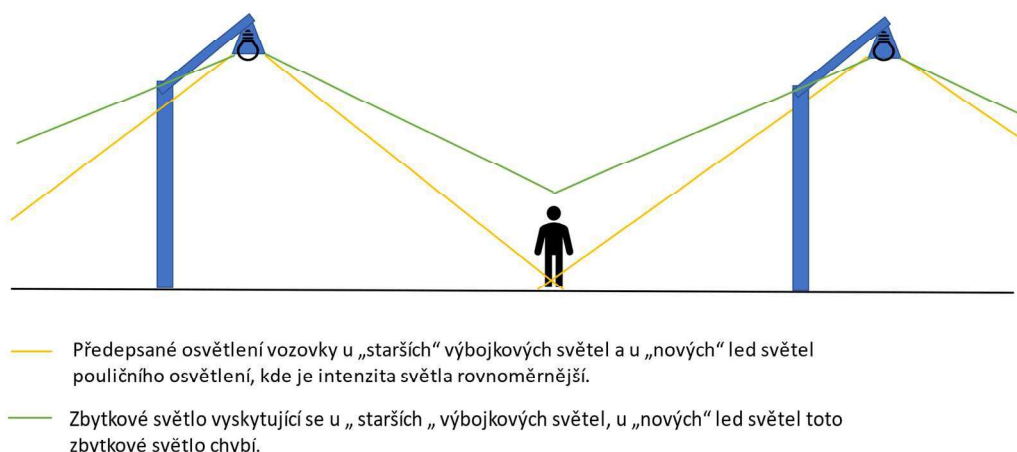
Každá obec má dle zákona č. 13/1997 za povinnost osvětlit v noční době pozemní komunikace v obci. Tato povinnost je z praxe často ze strany obcí porušována, buď chybějícím osvětlením, nebo v určitou dobu vypnutím některého osvětlení.

Osvětlení pozemních komunikací neznamená, že chodec bude automaticky viděn. A také výměna starých „výbojkových“ světel za nová „LED“ světla neznamená úsporu elektrické energie, ani větší bezpečí pro chodce jdoucí po pozemní komunikaci v obci. Dle technických parametrů starších výbojkových lamp, kdy k osvětlení pozemní komunikace byly vzdáleny od sebe cca 40 metrů a spotřebovaly cca 160 W, nové „LED“ lampy jsou sice úspornější o 50% elektrické energie, ale protože svítivost těchto „LED“ světel je směrová, a tudíž nedosáhne takové vzdálenosti, jsou zpravidla tato světla umístěna ve vzdálenosti 20 metrů. Zde tedy nedochází k úspoře elektrické energie. Z hlediska bezpečnosti starší lampy osvětlovaly pozemní komunikaci, ovšem se zbytkovým světlem, které svítilo i mimo pozemní komunikaci. U nových tzv. „LED“ lamp, které vytvářejí světlo směrové, dochází k rovnoměrnějšímu osvětlení pozemní komunikace, nicméně dochází zde k tzv. „jevu adaptační zóny“, kdy chodec, který se nachází mezi dvěma lampami, je osvětlen maximálně do výšky kolen, nikoli celá postava, a tím se stává pro řidiče vozidla takřka neviditelným. Viz. Obrázek č. 1 K tomuto jevu

³¹ <https://www.bezpecneesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/chodec/viditelnost-chodcu>

dochází také, jestliže je pozemní komunikace osvětlena přerušovaně, čímž řidiče přerušované světlo oslňuje a tudíž jede tzv. poslepu. Tento jev známe zejména, když nás protijedoucí řidič vozidla oslní dálkovými světly a poté ztlumí, trvá zpravidla několik vteřin, než se oční zornice přizpůsobí.

Obrázek č. 1 porovnání osvětlení osoby u „staršího“ výbojkového osvětlení a „nového“ led osvětlení, kde je intenzita osvětlení vozovky rovnoměrnější, ale bez zbytkového světla.



Vlastní obrázek

7.2. Bezpečnost cyklistů v silničním provozu.

- **Pojem Cyklista**

Pojem „Cyklista“ je již mezi lidmi zažitý několik desítek let, ale v žádném platném zákoně není tento pojem vysvětlen, kdo je považován za cyklistu. A přesto je pojem cyklista používán hlavně v zákoně 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kde jsou uvedeny práva a povinnosti cyklisty. V neposlední řadě je zde uvedeno, že cyklista na kole nebo koloběžce má mít povinnou výbavu dle přílohy č. 13 vyhlášky 341/2014 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Tudíž při tvorbě zákona na pojem cyklista pravděpodobně zapoměli.

- **Bezpečnost cyklistů**

Bezpečnost cyklistů začíná u projektování pozemních komunikací a v poslední době projektování a výstavba cyklostezek v místech s velkým výskytem cyklistů.

Aby byl cyklista v silničním provozu v co nejmenším nebezpečí, musí vidět, být viděn a v neposlední řadě chovat se tak, aby neohrožoval jak sebe, tak i ostatní účastníky silničního provozu. V mnoha knihách se píše o tom, jak naučit děti bezpečně jezdit na kole například: „Jak tedy začít s cyklistou? Sedlo pro učení dáme níž, než je běžné, aby adept jízdy bezproblémově dosáhl na zem v okamžicích nejistoty. V žádném případě neučíme dítě zatáčet to vyplyne z udržení rovnováhy a z podvědomé reakce na změnu směru. Například pro udržení rovnováhy je možno vyznačit rovnou trasu dvěma rovnými postupně se zužujícími čarami. Úkol pro dítě je projet tyto čáry bez doteků hranic.“³² Bezpečnosti cyklistů se mimo policie věnuje mimo jiné i organizace BESIP, tato pořádá program s názvem „Bezpečně na kole“, který se zabývá doporučením vybavení cyklisty, vybavením jízdního kola nebo jak používat ochranné prostředky a hlavně jak se na pozemních komunikacích chovat, aby bylo jejich cestování bezpečné. Věnuje se také používání cyklistických přileb u osob mladších 18 let. Toto ovšem neplatilo vždy, v původním znění zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů museli přilbu nosit děti do 15 let věku a novelou č. 411/2005 kterou se změnil i zákon 361/2000 Sb. S účinností od 1. 6. 2006 museli přilbu nosit osoby mladší 18 let. Organizace BESIP dále provádí osvětu, kdy upozorňuje, že cyklista je vlastně řidič nemotorového vozidla, kdy tento nesmí za jízdy držet v ruce nebo jiným způsobem hovorové nebo záznamové zařízení. Dále nesmí jet po požití alkoholického nápoje nebo návykové látky, což cyklisté často ani nevědí.

Mnoho rodičů se domnívá, že dětem pohybujícím na kole jen v okolí domu se nemůže nic stát. Ukazuje se a mohu potvrdit z vlastní zkušenosti, že děti pohybující se v místech, která neznají se chovají ukázněně a sledují cestu naopak. Kde to znají a jezdí těmito místy každý den, zde již ztrácí koncentraci a nebývají soustředěni na cestu. tudíž Snadno je tedy překvapí, že po silnici za domem kudy jeli tisíckrát a nikdy tam nic v tu chvíli nejelo, jede zrovna vozidlo, kterému vjedou do cesty. *„Přilba není jen pro závodníky. Ukazuje se, že k celé řadě vážných úrazů dětí dochází právě při (bezpečné) hře blízko domova. Kromě odřenin a zlomených končetin patří úrazy hlavy k velmi vážným zraněním. Stačí drobná chyba a střet hlavy s dlažbou, obrubníkem či vozidlem může vést*

³²

SOULEK I., MARTINEK K. *Cyklistika*, vydavatelství Grada Publishing, a.s. 2000, s. 30-32.

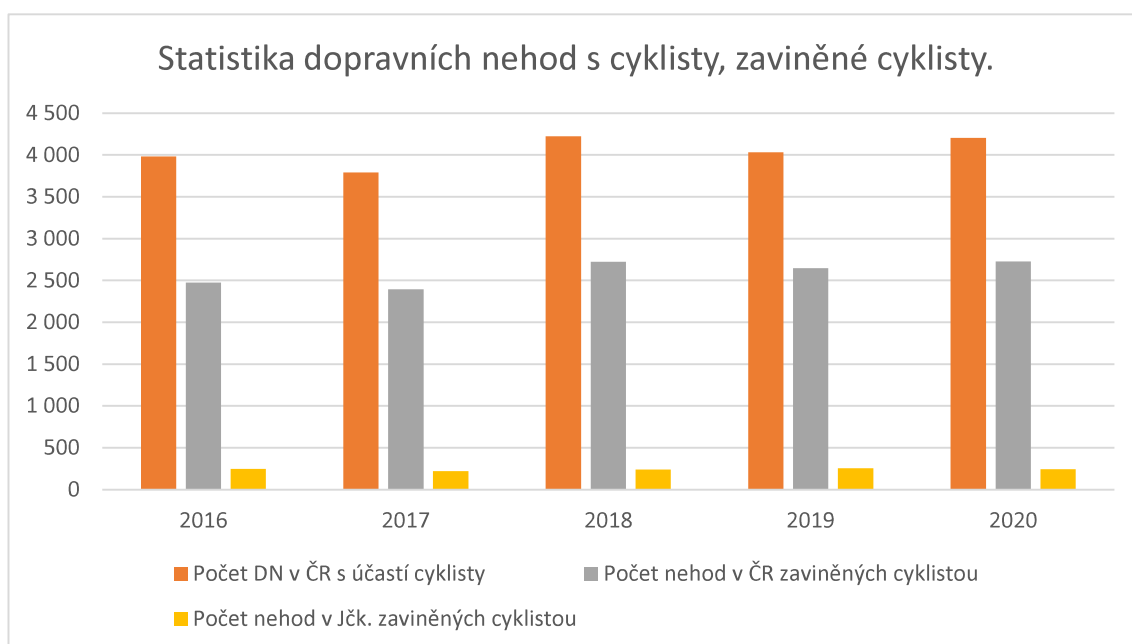
k poškození lebky nebo mozku. Nejčastější poranění dětí při pádu z kola – hlava 44%, paže 27%, břicho 6%, kolena 23%. Shrňme si tedy celé toto nepříliš veselé povídání ještě jednou: **Cyklistická přilba není jen pro závodníky!**³³

Tab. 4: Statistiky dopravních nehod s účastí cyklisty a zaviněné cyklistou.

Rok.	2016	2017	2018	2019	2020
Počet DN v ČR s účastí cyklisty	3 982	3 790	4 222	4 034	4 204
Počet nehod v ČR zaviněných cyklistou	2 476	2 393	2 724	2 646	2 728
Počet nehod v Jčk. zaviněných cyklistou	248	221	241	254	245

Zdroj: Ročenky nehodovosti³⁴

Graf č. 2 Statistika dopravních nehod s cyklisty a zaviněných cyklisty.



Zdroj: Ročenky nehodovosti

Na základě výsledků statistik dopravních nehod vyplývá, že téměř 62 % dopravních nehod je zaviněná právě cyklisty jakožto zranitelnými účastníky.

³³ LIŠKOVÁ J. *Kolo a děti*, vydavatelství Grada Publishing, a.s. 2005, s. 29-31.

³⁴ Ročenky nehodovosti na pozemních komunikacích vydaných ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky roky 2016 – 2018 tištěné a roky 2019 – 2020 v elektronické podobě na: www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mw%3d%3d

V dotazníkovém šetření jsem se tázal na několik otázek týkající se: používání osvětlení jízdního kola – koloběžky, používání ochranných přileb na kole a na koloběžce, používání jiných ochranných prostředků jako jsou chrániče, rukavice a v neposlední řadě, zda používají prvky z retroreflexního materiálu jako jsou reflexní pásky či vesty.

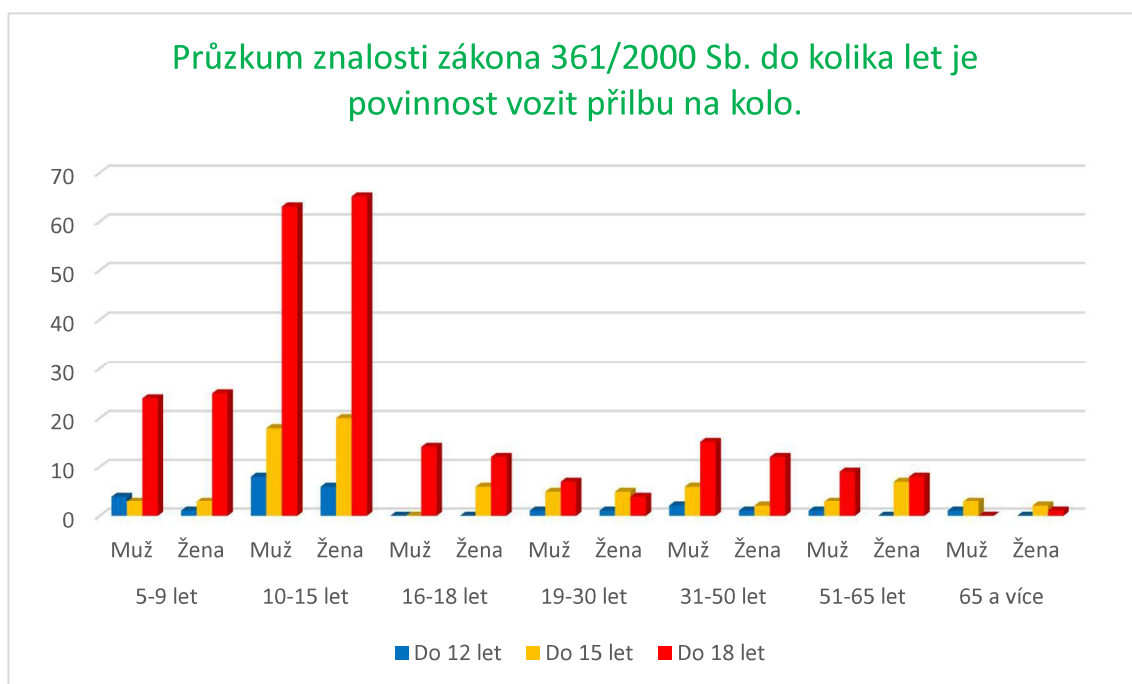
Otázka: Do kolika let musím dle zákona vozit přilbu na kolo? Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob.

Tab. 5: Povinnost užití přilby na kolo dle zákona.

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
Pohlaví	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Do 12 let	4	1	8	6	0	0	1	1	2	1	1	0	1	0	17	9
Do 15 let	3	3	18	20	0	6	5	5	6	2	3	7	3	2	38	45
Do 18 let	24	25	63	65	14	12	7	4	15	12	9	8	0	1	132	127
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj – dotazník.

Graf č: 3 Povinnost užití přilby na kolo dle zákona.



Zdroj: Vlastní zdroj - dotazník

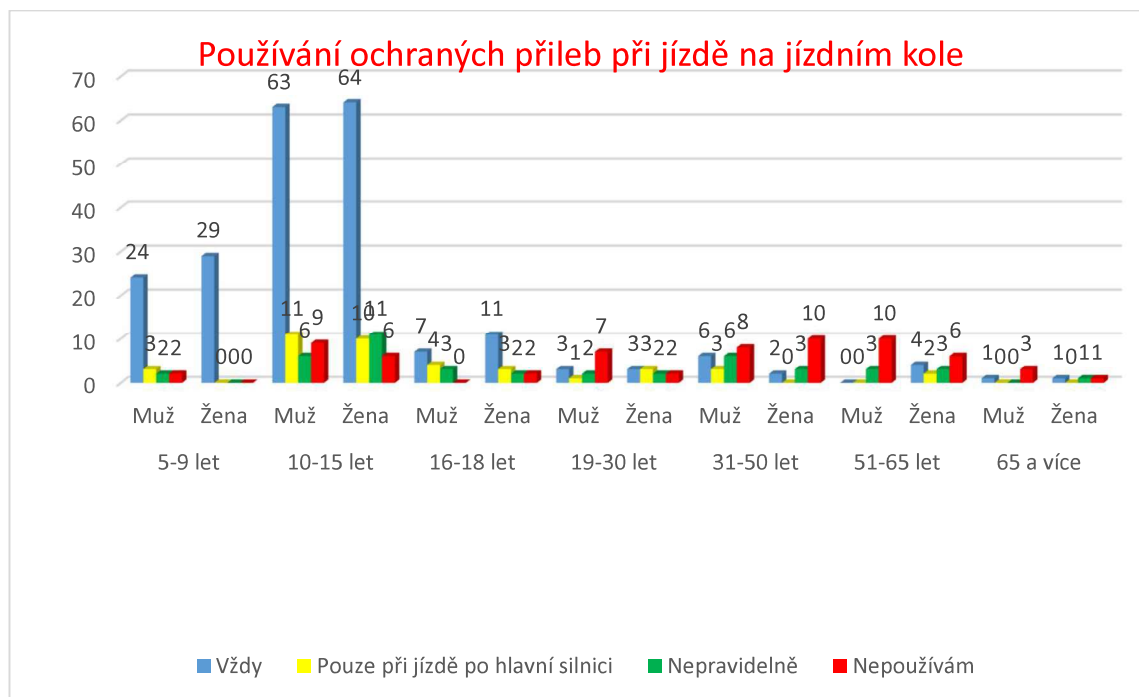
Otázka: Při jízdě na jízdním kole používám ochrannou přilbu? Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob. Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že převážná většina respondentů zná věkovou hranici povinnosti používání přilby na kolo.

Tab. 6: Použití přilby

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
Pohlaví	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Vždy	24	29	63	64	7	11	3	3	6	2	0	4	1	1	104	114
Pouze při jízdě po hlavní silnici	3	0	11	10	4	3	1	3	3	0	0	2	0	0	22	18
Nepřavidelně	2	0	6	11	3	2	2	2	6	3	3	3	0	1	22	22
Nepoužívám	2	0	9	6	0	2	7	2	8	10	10	6	3	1	39	27
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj – dotazník.

Graf č. 4 Četnost používání ochranných přileb na kolo.



Zdroj: Vlastní zdroj – dotazník.

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že převážná většina osob do 15 let respondentů zná věkovou hranici povinnosti používání přilby na kolo.

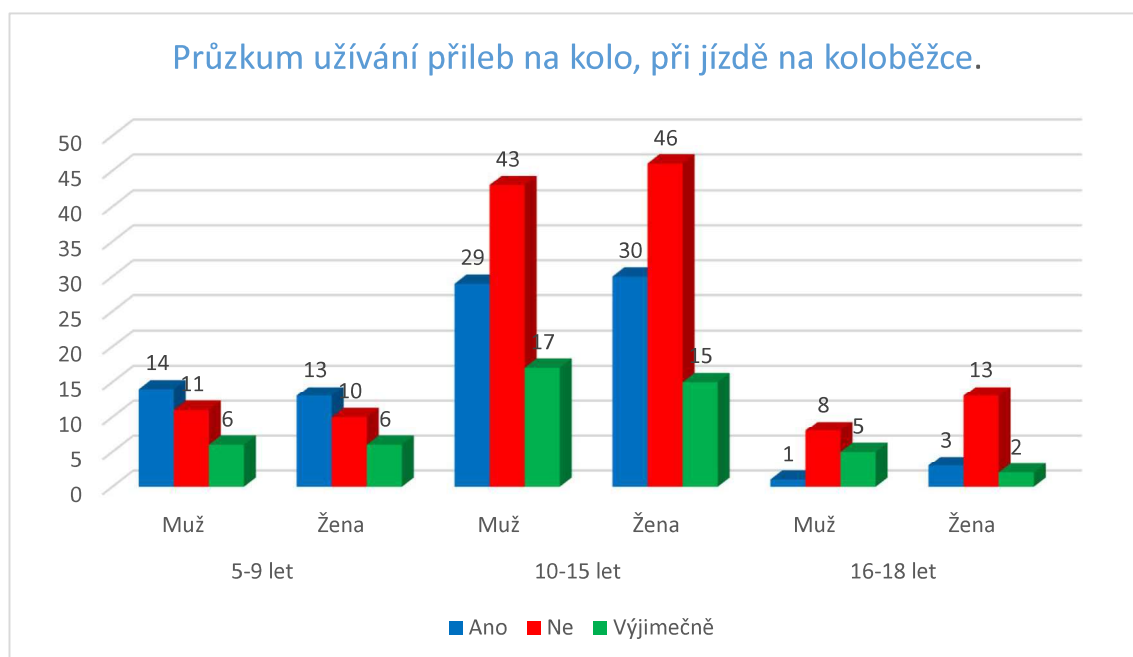
Otázka: Při jízdě na koloběžce používám přilbu na kolo? Na otázku odpovědělo celkem 272 dotazovaných osob. Ve věku od 5 do 18 let.

Tab. 7: Použití přilby na koloběžce

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		celkem	
Pohlaví	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	žena
Ano	14	13	29	30	1	3	44	46
Ne	11	10	43	46	8	13	62	69
Výjimečně	6	6	17	15	5	2	28	23
Celkem	31	29	89	91	14	18	134	138

Zdroj: Vlastní zdroj – dotazník.

Graf č: 5 Četnost používání přilby na kolo při jízdě na koloběžce.



Zdroj: Vlastní zdroj – dotazník.

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že více jak polovina respondentů do 18 let nepoužívá přilbu na kolo při jízdě na koloběžce.

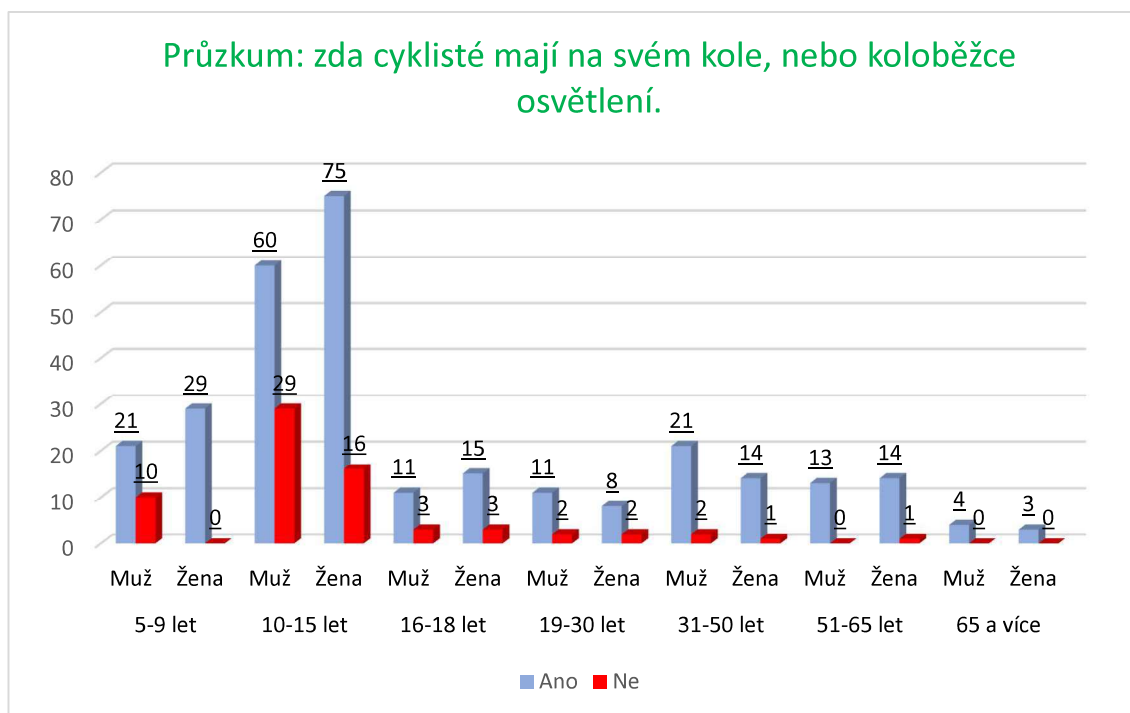
Otázka: Mám na svém kole nebo koloběžce světla? Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob.

Tab. 8: Světla na kole nebo koloběžce

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
Pohlaví	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Ano	21	29	60	75	11	15	11	8	21	14	13	14	4	3	141	158
Ne	10	0	29	16	3	3	2	2	2	1	0	1	0	0	46	23
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj – dotazník.

Graf č: 6 Osvětlení jízdního kola či koloběžky.



Zdroj: Vlastní zdroj – dotazník.

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že převážná většina respondentů má na svém kole předepsané osvětlení.

Otázka: Používám při jízdě na kole jiné ochranné pomůcky – chrániče, rukavice? Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob.

Tab. 9: Jiné ochranné pomůcky

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Ano	16	15	33	35	8	7	0	2	0	0	0	1	0	0	57	60
z toho chrániče	2	3	6		2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	10	5
z toho rukavice	12	11	27		6	5	0	1	0	0	0	0	0	0	45	17
Ne	15	14	56	56	6	11	13	8	23	15	13	14	4	3	130	121
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že přibližně 1/3 respondentů nepoužívá jiné ochranné pomůcky jako jsou rukavice či chrániče.

Otázka: Používám při jízdě na kole jiné bezpečnostní prvky – reflexní pásy či vesty?

Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob.

Tab. 10: Reflexní pásy či vesty

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Ano	13	14	32	59	9	10	2	3	6	5	5	12	2	3	69	106
z toho pásy či vesty	10	11	30	45	8	10	2	3	6	5	4	10	2	3	62	42
Ne	18	15	57	32	5	8	11	7	17	10	8	3	2	0	118	75
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že přibližně polovina respondentů nepoužívá, při jízdě na kole jiné bezpečnostní prvky jako například pásky či vesty.

7.3. Cyklista do 10 let na chodník patří nebo nepatří?

Je mnoho rozdílných názorů, zda cyklista do 10 let může podle zákona jezdit po chodníku nebo nemůže. Tato otázka rozdělila osoby do 2 skupin.

První skupina vykládá § 58 odst. 2) zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů a přiklání se k názoru, že cyklista do 10 let může jet po chodníku, který je označen „dodatkovými tabulkami“ jak je uvedeno níže bez dohledu osoby starší 15 let. Po jiných chodnících jezdit nesmí. Jeden takový zveřejnil: Petr Samec 9 dubna 2021.³⁵

Může jet cyklista po chodníku? Obecně platí pravidlo, že cyklista na chodník nepatří. Výjimku tvoří pouze úseky s dodatkovou tabulkou „Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol“. I zde však platí, že chodník je určen v první řadě k pohybu chodců, které cyklista v žádném případě nesmí ohrozit. Cyklista navíc může jet po takto označeném chodníku jen maximální rychlostí 20 km/hod.

A jak je to s dětmi? Za široce rozšířenou představou, že se zákaz jízdy na chodníku netýká dětí do deseti let, stojí mylně vykládané ustanovení v zákoně o provozu na pozemních komunikacích: „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 a pěší zóně.“ Tato věta ovšem říká pouze to, že dítě do deseti let může jet bez dozoru po těch úsecích chodníku, kam je vjezd kol výslovně povolen, nikoli že může jezdit po chodníku obecně. Pro děti tedy platí stejné pravidlo jako pro dospělé cyklisty.³⁶

Osoby mladší 15 let nemají odpovědnost za přestupky, takže i kdyby jezdily po chodníku na kole nebo na koloběžce, kde jezdit nesmí, dojdeme závěru, že jsou takové děti z pohledu přestupkového práva beztrestné.

Dále, ust. § 58, odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů stanoví: „Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod

³⁵ SAMEC P. dostupné: <https://faei.cz/po-chodniku-by-nemeli-jezdit-ani-ti-nejmensi/> (10. 4. 2021)

³⁶ SAMEC P. dostupné: <https://faei.cz/po-chodniku-by-nemeli-jezdit-ani-ti-nejmensi/> (10. 4. 2021)

*dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.*³⁷

Část textu ze zákona 361/2000 Sb. jako by hovořila: *děti mladší 10 let po chodníku jezdit smí, ovšem na nic konkrétního neodkazuje, tj. neodkazuje na jiné ustanovení, které by to v duchu výše uvedené citace dovolovalo.*

*Asi bych se tedy formálně-právně přiklonil k závěru, že „nesmí“, ale že je to z materiálního hlediska stejně jedno, protože jsou děti beztrestné, takže fakticky jezdí a jezdit budou.*³⁸

Druhá skupina vykládá § 58 odst. 2) zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů tak, že děti do 10 let mají jízdu po chodníku povolenou. S tímto názorem se ztotožňuji. Toto tvrzení jsem konzultoval s dopravním inženýrem PČR. Správy jihočeského Kraje, který se ztotožnil s mým výkladem § 58 odst. 2) zákona 361/2000 Sb. Kdy: kdyby byl prostor osazen dodatkovou tabulkou: „Stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol“, nejedná se tudíž o chodník, ale o pěší stezku, kde je jízda na kole dodatkovou tabulkou povolena. A v případě, že je tato stezka oddělena pro pěší a pro cyklisty jsou zde jasně daná pravidla upravující přednost. I v tomto případě se nejedná o chodník ale o stezku pro chodce a cyklisty. S tímto tvrzením se ztotožňuje i Městská policie České Budějovice, která na svých stránkách připomíná pravidla silničního provozu.³⁹

A také internetové stránky Bezpečné cesty.cz.⁴⁰

Dále dle výkladu § 58 odst. 2) zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů potvrzuje můj názor: *Výjimku z jízdy po chodníku mají jen děti do 10 let.*⁴¹

³⁷ ČESKO § 58 odst. 2 zákona č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

³⁸ JUDr. BERAN T. (30. 8. 2017) dostupné: <https://www.autoweb.cz/deti-na-kolech-a-kolobezkach-mohou-musi-ci-nesmi-jezdit-na-chodniku>

³⁹ Mgr. ŠKOLKOVÁ V. Dostupné: mpolicie.c-budejovice.cz/pravidla-silnicniho-provozu-pro-cyklisty-priklad-neukazneneho-cyklisty

⁴⁰ Dostupné: <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/cyklista/chodnik-pesi-a-obytna-zona>

⁴¹ Metodika Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (verze 1.00 k 20. 8. 2020.)

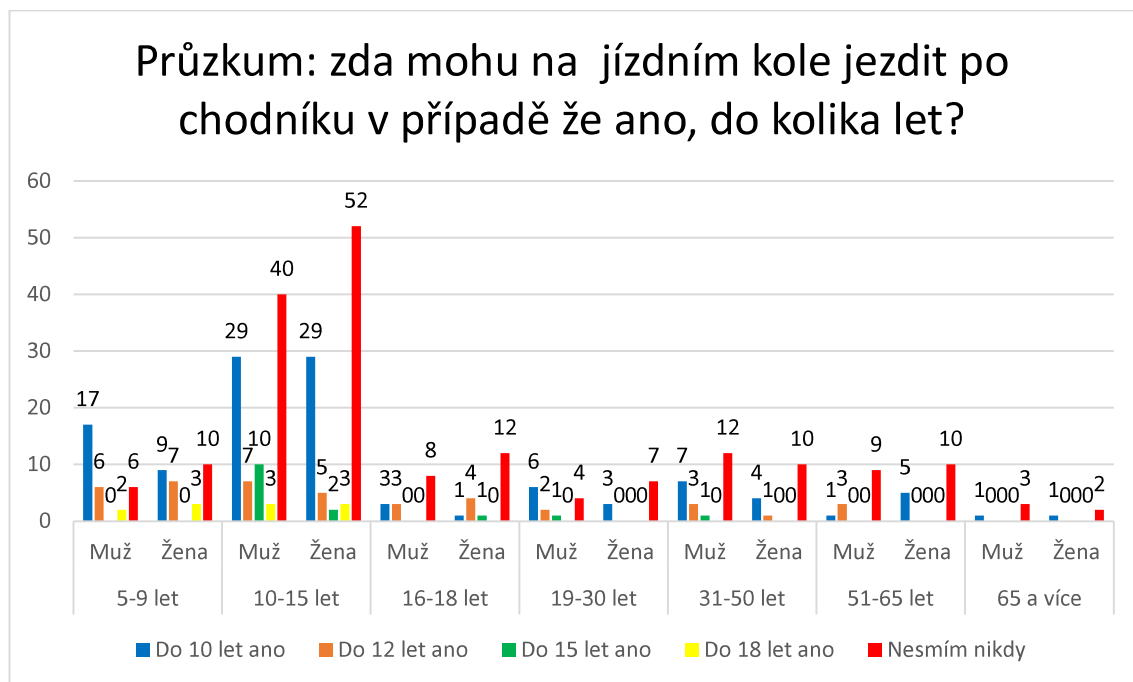
Na tuto otázku jsem se dotazoval v dotazníku: Mohu na kole jezdit po chodníku, popřípadě do kolika let? Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob.

Tab. 11: Jízda po chodníku

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
Pohlaví	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Do 10 let ano	17	9	29	29	3	1	6	3	7	4	1	5	1	1	64	52
Do 12 let ano	6	7	7	5	3	4	2	0	3	1	3	0	0	0	24	17
Do 15 let ano	0	0	10	2	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	12	3
Do 18 let ano	2	3	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	6
Nesmím nikdy	6	10	40	52	8	12	4	7	12	10	9	10	3	2	82	103
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj – dotazník.

Graf č. 7 Do kolika let smí děti jezdit po chodníku nebo nesmí vůbec.



Zdroj: Vlastní zdroj – dotazník.

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že 116 osob odpovědělo správně dle zákona, že jízda po chodníku je povolena dětem do 10 let. S tím, že velké množství respondentů si myslí, že cyklista na chodník nesmí nikdy nebo uvádějí do 12–ti, 15–ti nebo 18–ti let.

Otázka: Od kolika let smím jezdit bez doprovodu starší osoby? Na otázku odpovědělo celkem 272 dotazovaných osob. Ve věku od 5 do 18 let.

Tab. 12: Jízda s doprovodem starší osoby

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		celkem	
	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	žena
Od 6 let	3	3	4	1	0	3	7	7
Od 10 let	12	8	27	28	5	3	44	39
Od 12 let	4	3	20	31	5	9	29	43
Od 15 let	12	15	38	31	4	3	54	49
Celkem	31	29	89	91	14	18	134	138

Zdroj: Vlastní zdroj

Na základě výsledků dotazníkového šetření u respondentů do 18 let vyplývá, že přibližně 30 % respondentů uvedlo správně dle zákona, že jízda bez doprovodu starší osoby je povolena od 10 let.

Cyklisté jako nejméně ukázněná skupina

Na stránkách auto-mania.cz byla v roce 2020 zveřejněna zpráva Centra dopravního výzkumu, kde se věnovali chování cyklistů a řidičů vozidel a dopravním nehodám.

V roce 2019 bylo na pozemních komunikacích v důsledku dopravních nehod usmrceno 36 a těžce zraněno 309 cyklistů. Historicky se jedná o nejnižší počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů. V počtu usmrcených cyklistů byly v uplynulých letech naplněny předpoklady Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (NSBSP), což však neplatilo v případě cyklistů těžce zraněných.

„V roce 2019 došlo k meziročnímu poklesu počtu usmrcených cyklistů o 2 osoby, tj. -5 %, v případě těžce zraněných cyklistů pak bylo evidováno o 87 méně osob (-22 %), také počet evidovaných nehod poklesl o 4 %,“ říká Ing. Jindřich Frič, ředitel Centra dopravního výzkumu, a dodává: „Jednu z příčin následků na životech a zdraví lze hledat v nepoužívání cyklistických přileb. V rámci nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu bylo v roce 2019 evidováno, že 56 % dospělých a 13 % dětí cyklistickou přilbu nepoužívá. V případě, že dojde k nehodě s následkem na životě a zdraví cyklistů, jsou tyto podíly ještě významně vyšší (pozn. viz dále). Výzkum, zaměřený na používání cyklistických přileb, přitom prokázal, že podstatná část cyklistů mohla nehody přežít, pokud by použili cyklistické přilby.⁴² S tímto názorem souhlasím a ukazují to i mé zkušenosti z pracovní stáže na skupině dopravních nehod Územního Odboru České Budějovice.

„V uplynulém roce 2019 zapříčinili cyklisté 2 603 nehod, což představuje 64 % ze všech nehod s účastí cyklistů. Počet usmrcených vinou cyklistů činil 27 osob, tj. 75 % z celkových 36, těžce zraněno pak bylo dalších 205 osob (66 % ze všech cyklistů),“ říká Mgr. Tomáš Neřold, vedoucí samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy a dodává: „I přes snížení počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů stále platí, že viníky nehod s účastí cyklistů jsou z větší části cyklisté sami“.⁴³

Krajské Srovnání dle Centra dopravního výzkumu za rok 2019: „Nejvíce usmrcených bylo evidováno ve Středočeském a Jihočeském kraji (shodně 5 usmrcených). Nejlépe naopak dopadly kraje Plzeňský, Pardubický, Liberecký nebo Karlovarský (shodně 1 usmrcená osoba). Nejvyšší podíl na všech usmrcených (15 %) zaznamenala hlavní město Praha. V případě těžce zraněných byl nejvíce zastoupen Středočeský kraj (40 těžce zraněných), nejméně naopak Plzeňský kraj (4). Největší podíl těžce zraněných cyklistů potom zaznamenal kraj Olomoucký (25 %)“.⁴⁴

⁴² Tisková zpráva - Zdroj: Centrum dopravního výzkumu 9. 5. 2020 auto-mania.cz/za-vetsinu-nehod-si-cykliste-muzou-sami-jsou-jednou-z-nejmene-ukaznenych-skupin-ucastniku-provozu/

⁴³ Tisková zpráva - Zdroj: Centrum dopravního výzkumu 9. 5. 2020 auto-mania.cz/za-vetsinu-nehod-si-cykliste-muzou-sami-jsou-jednou-z-nejmene-ukaznenych-skupin-ucastniku-provozu/

⁴⁴ Tisková zpráva - Zdroj: Centrum dopravního výzkumu 9. 5. 2020 auto-mania.cz/za-vetsinu-nehod-si-cykliste-muzou-sami-jsou-jednou-z-nejmene-ukaznenych-skupin-ucastniku-provozu/

Zkušenosti: cyklista ve věku 69 let sám na rovném úseku na elektrokole havaroval, kdy neměl nasazenou přilbu, kterou vezl na nosiči zavazadel a pádem na komunikaci utrpěl vážné poranění hlavy. Posléze převezen ZZS do nemocnice České Budějovice. Tentýž den nehoda cyklisty ve věku 63 let, který při sjíždění ze zpevněné pozemní komunikace na účelovou přehlédl štěrk, kolo se mu sesmeklo a cyklista upadl hlavou na obrubník oddělující komunikaci a chodník. Cyklista si pádem rozbil hlavu a byl převezen ZZS do nemocnice České Budějovice. V obou těchto případech by podle mého názoru nedošlo ke zranění nebo alespoň snížení následků použitím přilby na kolo.

8. Elektrokola a elektrokoloběžky

Další otázkou, kterou jsem se zabýval, je trend dnešní doby, a to používání elektrokol a elektrokoloběžek v silničním provozu. Nejenom České republice, ale i v dalších evropských zemích se v posledních letech rozmohla Elektromobilita, kdy elektrokola tvoří nemalou skupinu. Elektrokola se vyrábějí v různých variantách, kdy největším rozdílem je umístění pohonu a baterie. Pohon se umísťuje buď do středu předního kola, do středu Zadního kola nebo do středu šlapacích pedálů.

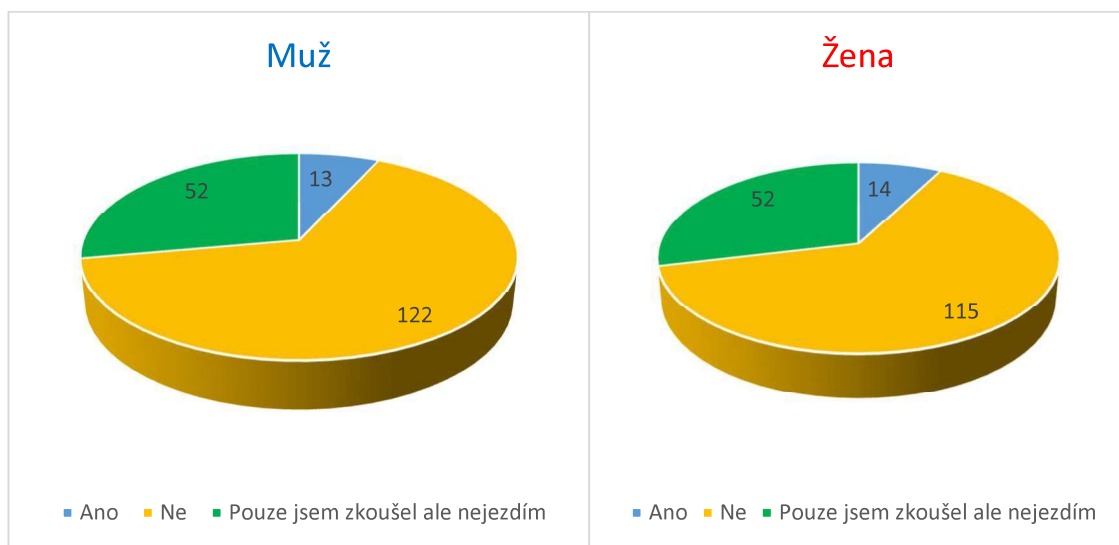
V dotazníku jsem se tázal na otázku zda: Jezdím na Elektrokole nebo Elektrokoloběžce?

Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob.

Tab. 13: Četnost používání Elektrokol nebo Elektrokoloběžek

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
Pohlaví	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Ano	4	5	5	5	0	0	0	0	2	1	1	2	1	1	13	14
Ne	21	15	54	51	5	14	10	9	17	12	12	12	3	2	122	115
Pouze jsem zkoušel ale nejždím	6	9	30	35	9	4	3	1	4	2	0	1	0	0	52	52
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj



Grafy č: 8 a 9 Četnost používání elektrokol a elektrokoloběžek.

Z vlastní zkušenosti vím, že většina osob jedoucí na elektrokole či elektrokoloběžce neví, že pokud nesplní určité podmínky, tak se už nejedná o cyklisty, ale řidiče motorových vozidel.

8.1. Elektrokola

První skupina jsou lidé, kteří chtějí sportovat, ale pro svoji slabou tělesnou schránku nemohou jezdit na běžném kole, nebo lidé kteří rádi jezdí na kole, ale nezvládají delší trasy převážně v kopcovitých oblastech. Tato skupina lidí má elektropohon pouze jako pomocníka v okamžiku, kdy by sami nebyli schopni jízdu zvládnout, sám mohu říci, že tato skupina lidí má kola podle zákonů a vyhlášek správně tudíž že jim pomáhají do rychlosti 25 km/h. Tato skupina lidí hledí také ve velké míře na své bezpečí a používá ochranné přilby, popřípadě další chrániče a bezpečnostní prvky.

Druhá skupina lidí, kteří si pořídí elektrokolo, aby se co nejrychleji dostali z bodu A do bodu B. Tito cyklisté jsou většinou tělesně zdatní. Na základě vlastní zkušenosti mají cyklisté z této skupiny nižší tendenci nosit ochranné prostředky (přilba, chrániče atd.). Na dotaz, proč nepoužívají běžná kola, se mi dostalo odpovědi, že tento způsob dopravy je rychlejší, neunaví se a nemusí vozit přilbu, kterou by museli vozit například na mopedu nebo jiném malém motocyklu.

Používání elektrokol v práci.

Další skupinou jsou například posledních letech zaměstnankyně České pošty, kdy tyto dostali elektrokola k používání, protože při převozu většího množství zásilek jim to uleví práci oproti běžnému kolu, ovšem tyto zaměstnankyně uvádějí, že při jízdě po městě je lepší klasické kolo, se kterým jsou obratnější. V neposlední řadě se elektrokola začaly používat různými přepravci zásilek, popřípadě doručovateli jídla z různých občerstvení a restaurací.

8.2. Elektrokoloběžky

V poslední době se také velmi rozmohly elektrokoloběžky. Tyto, aby splňovaly vlastnosti jízdního kola – nesmějí mít namontované sedadlo a jejich konstrukční rychlost nesmí přesáhnout 25 km/h. V případě, že tyto podmínky nesplňují, jedná se o moped, na který je potřeba řidičské oprávnění skupiny AM nebo B. Navíc musí mít řidič takovéto koloběžky za jízdy nasazenou homologovanou bezpečnostní přilbu. Většina elektrokoloběžek, které přesahují rychlost 25 km/h. není schválena pro provoz na

pozemních komunikacích. Elektro koloběžky, co jsou schváleny, podléhají registraci, musejí mít tedy i registrační značku a tudíž se jedná o malý motocykl.

V posledních letech se rozmohlo používání elektrokol a kol s pomocným motorkem, kdy tato kola jsou schválena jako kola s pomocným pohonem. Elektrokola a elektrokoloběžky upravuje i Metodika Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (verze 1.00 k 20. 8. 2020.) ve které jsou uvedeny odkazy na zákony a v nich uvedené paragrafy které se týkají této problematiky. Tato kola musí splňovat podmínky, že nesmí bez použití lidské síly přesáhnout rychlost 25 km/h. Dále jejich výkon nesmí přesáhnout 1 KW. Tato kola musí také splňovat: *„Po odpojení a bez přídavného motorku lze i nadále používat kolo/koloběžku, s vynaložením přiměřené námahy, jako běžný dopravní prostředek, motorek je možno odpojit nebo demontovat“*.⁴⁵

Nařízení rady Evropského parlamentu a rady 168/2013 v článku 2 odst. 2 písm. h) je uvedeno: *„šlapací jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídavným elektrickým motorem s maximálním trvalým výkonem nižším nebo rovným 250 W, jehož 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.“*⁴⁶

⁴⁵ Metodika Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (verze 1.00 k 20. 8. 2020.)
⁴⁶ Nařízení evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 čl. 2 odst. 2 písm. h)

9. Průzkum znalosti zákona

Dotazníkovým šetřením jsem zjistil znalost zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, a to v několika otázkách týkajících se držení hovorového zařízení – mobilního telefonu, jízdy na jízdním kole pod vlivem alkoholu, jízdy na kole – koloběžce po chodníku a po přechodu pro chodce.

1, Otázka: Mohu při jízdě na jízdním kole držet v ruce mobilní telefon? Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob.

Tab. 14: Znalost zákona ohledně držení hovorového zařízení při jízdě na kole.

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Ano	2	1	6	2	2	0	2	2	2	2	5	3	1	1	20	11
Ne	29	28	83	89	12	18	11	8	21	13	8	12	3	2	167	170
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že přibližně 91 % respondentů ví, že při jízdě na jízdním kole nesmí v ruce držet hovorové zařízení.

2, Otázka: Smím jezdit na jízdním kole pod vlivem alkoholu? V případě že ne jaký mi hrozí finanční postih? Na otázku odpovědělo celkem 96 dotazovaných osob. Ve věku od 19 let.

Tab. 15: Znalost zákona ohledně jízdy na kole pod vlivem alkoholu

Věk	19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Ano smím nic mi nehrozí	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0
Ano smím, ale do hranice 0,5 ‰ alkoholu v dechu	2	0	2	1	0	3	0	0	4	4
Nesmím hrozí mi pokuta do 2 000 Kč	3	7	5	8	8	7	2	2	18	24
Nesmím hrozí mi pokuta do 20 000 Kč.	8	3	16	6	3	5	2	1	29	15
Celkem	13	10	23	15	13	15	4	3	53	43

Zdroj: Vlastní zdroj

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že přibližně 45 % respondentů starších 19 let odpovědělo správně dle zákona, že jízda pod vlivem alkoholu je zakázána a hrozí pokuta do 20 000 Kč,-

3, Otázka: Když jedu na koloběžce smím jezdit? Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob.

Tab. 16: Znalost zákona ohledně jízdy na koloběžce

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
Pohlaví	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Po silnici	9	8	45	57	7	9	10	5	17	12	10	12	4	2	102	105
Po chodníku	22	21	44	34	7	9	3	5	6	3	3	3	0	1	85	76
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že přibližně 67 % respondentů správně uvádí že smí jezdit po pozemní komunikaci, když do správných odpovědí zahrneme i věkovou kategorii děti 5 – 9 let, kteří uvedli po chodníku.

4, Otázka: Mohu na kole nebo koloběžce jezdit po přechodu pro chodce? Na otázku odpovědělo celkem 368 dotazovaných osob.

Tab. 17: Znalost zákona ohledně jízdy po přechodu pro chodce

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
Pohlaví	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Ano	7	8	25	24	1	4	2	0	4	1	1	1	1	1	41	39
Ne	24	21	64	67	13	14	11	10	19	14	12	14	3	2	146	142
Celkem	31	29	89	91	14	18	13	10	23	15	13	15	4	3	187	181

Zdroj: Vlastní zdroj

Na základě výsledků dotazníkového šetření vyplývá, že přibližně 21 % respondentů nesprávně uvádí, že smí jezdit po přechodu pro chodce.

10. Jak je to s pojištěním za škodu

Cyklisté, chodci a popřípadě bruslaři, jakožto účastníci silničního provozu nemají povinnost si ze zákona zřídit pojištění, jak je to u motorových vozidel nebo pracovních strojů pohybujících se po pozemní komunikaci. Může se stát, že jako cyklista nebo jiný účastník zaviníte dopravní nehodu, například nedáním přednosti vozidlu jedoucímu po hlavní pozemní komunikaci, kdy řidič tohoto vozidla, aby vás nesrazil, strhne řízení a narazí např. do sloupu. Když nebude zraněn tak jediné dobře, ale hmotná škoda na vozidle půjde za vámi hlavně, pokud svoji výpověď doplní záznamem z auto kamery, které jsou v dnešní době zcela běžné, kde bude zaznamenán celý průběh události. V tomto případě jde škoda za vámi. Málodko si uvědomuje, že toto se může stát denně a následky jsou nemalé.

Cyklista žádnou takovou „povinnou pojistku“ mít nemusí. Bavíme se zde o povinnosti. Je ale vhodné takovou pojistku mít.

Tyto situace kryje pojištění občanské odpovědnosti a její cena je odvislá od výše sjednaného limitu. Cena takové pojistky je od 500 Kč / ročně. Ano ročně. Při plnění 1.000.000 Kč. Nejčastěji se toto pojištění sjednává u pojištění domácnosti a vztahuje se na všechny členy rodiny trvale žijící v dané domácnosti (např. dvě dospělé osoby a dvě děti) – čímž opět cena pojištění klesá.⁴⁷

⁴⁷ Radek Doubek 15. 4. 2020: radekdoubek.cz/cyklista-jako-ucastnik-silnicniho-provozu-jak-to-ma-s-pojistenim/

11. Je dopravní výchova ve školách či informovanost veřejnosti dostačující

V dotaznících jsem se v posledních otázkách tázal respondentů na následující otázky:

V poslední řadě jsem se v dotazníku zaměřil na dopravní výchovu a informovanost veřejnosti.

Otázka: Měl bych zájem o častější dopravní výchovu? Na otázku odpovědělo celkem 272 dotazovaných osob. Ve věku od 5 do 18 let.

Tab. 18: Zájem o dopravní výchovu u dětí od 5 do 18 let

Věk	5-9 let		10-15 let		16-18 let		celkem	
	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	žena
Ne dopravní výchova je zbytečná	4	1	8	7	0	0	12	8
Dopravní výchova je dostatečná	7	10	47	34	11	7	65	51
Ano měla by být častěji	20	17	33	49	3	11	56	77
Ano měla by se zaměřit na:	0	1	1	1	0	0	1	2
Celkem	31	29	89	91	14	18	134	138

Zdroj: Vlastní zdroj

Tři osoby shodně uvedly že by dopravní výchova měla být častější a zaměřit se na pravidla provozu které se jich týkají. Jako například výbava kola, a více informovat o předpisech.

Otázka: Je informovanost veřejnosti o dopravních předpisech či novelách dostačující? Na otázku odpovědělo celkem 96 dotazovaných osob. Ve věku od 19 let.

Tab. 19: Informovanost veřejnosti u osob starších 18 let

Věk	19-30 let		31-50 let		51-65 let		65 a více		celkem	
	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena	Muž	Žena
Dostačující, až zbytečně rozsáhlá	1	0	1	0	0	0	0	1	2	1
Dostačující, jaká je	10	7	10	8	6	10	3	1	29	26
Nedostačující, měla by se zaměřit na:	2	3	12	7	7	5	1	1	22	16
Celkem	13	10	23	15	13	15	4	3	53	43

Zdroj: Vlastní zdroj

V této otázce uvedlo 38 osob na co by se měla dopravní výchova a informovanost zaměřit. Ve většině případů uváděli mladé nezkušené řidiče, dále na chování chodců a cyklistů v silničním provozu a v neposlední řadě na lepší informovanost veřejnosti například reklamními spoty v médiích či různými školeními.

ZÁVĚR

Bezpečnost vozidel je v posledních letech řešena opravdu velmi dobře. Ještě více se zaměřuje na bezpečnost chodců a cyklistů jak v použití vnějších airbagů u motorových vozidel, které ochraňují chodce a cyklisty při srážce, tak úpravami zákona č. 361/2000 Sb.

V poslední novele se velmi debatovalo o povinnosti řidiče motorového vozidla předjíždět cyklistu, kdy má být vzdálenost bočního odstupu mezi cyklistou a vozidlem nejméně 1,5 m, kdy v místě s nejvyšší dovolenou rychlostí 30 km/h činí vzdálenost bočního odstupu nejméně 1 m. Na toto opatření následně navazovalo doplnění: Při předjíždění cyklisty smí řidič motorového vozidla porušit vodorovné dopravní značení V1a – podélná čára souvislá. Podle mého názoru a názoru některých dopravních expertů není možno dodržet § 17 odst. 6 zákona číslo 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Například na polních a lesních cestách, které jsou široké cca 3 m a vedou zde cyklostezky je téměř nemožné vozidlem o šíři cca 2,2m tyto cyklisty předjet. Tudíž na těchto cestách nelze předjet cyklistu a přitom vyhovět předmětnému ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Do poslední novely z. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů v § 57 odst. 1) měl cyklista za povinnost užít k jízdě cyklostezku. Nynější novelou má tuto povinnost, pouze pokud by tím byla ohrožena bezpečnost silničního provozu. Z jedné strany toto chápu, protože v některých městech, kde jsou smíšené stezky pro pěší a cyklostezky, je nebezpečné tuto cyklostezku užít. To v případě velké hustoty chodců na této stezce, což bývalo vidět denně ve městě Český Krumlov, kdy průvody turistů zabraly celou šíři a cyklista neměl jinou možnost než užít pozemní komunikaci, nebo když není cyklostezka v zimním období udržována, tudíž nesjízdna a pro cyklisty nebezpečná. Na druhou stranu dokazování vzdálenosti při objíždění cyklistů tak i dokazování jízdy cyklisty mimo cyklostezku je ze strany policie těžko průkazné a tím pádem přestupce bude mít prostor se vymlouvat a postihu se vyhýbat.

Bezpečnost silničního provozu u chodců a cyklistů, není špatně upravena, i když mezery v určitých oblastech jsou. Například proč v zákoně není upraveno, jaké retro reflexní prvky a na jakých částech těla má chodec nosit nebo jaká má být velikost těchto

prvků. Dále proč musí mít chodec prvky z retroreflexního materiálu pouze mimo obec. Kdyby se v zákoně uvedlo tzv. de lege ferenda :

1) „chodec je povinen mít za snížené viditelnosti při chůzi mimo chodník na zápěstích, popřípadě na kotnících schválené retro reflexní pásky, tyto pásky lze nahradit schválenou reflexní vestou“

Protože chodec, který má jen malý proužek třeba na čepici nebo vrchní části oděvu splňuje § 53 odst. 9 zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ovšem je úplně jinak viditelný než chodec, který má na sobě reflexní vestu, popřípadě reflexní pásky. Dle poznatků a testů je retro reflexní materiál nejlépe vidět na zápěstích nebo kotnících, které se při chůzi pohybují. Řidič tudíž mnohem dříve vidí, že se po komunikaci někdo pohybuje a může reagovat zpomalením nebo úhybným manévrem.

V porovnání chodce s cyklistou, kdy vybavení jízdního kola je předepsáno a musí splňovat podmínky přílohy č. 13 vyhlášky 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích u chodců velikost a umístění těchto materiálů chybí.

Podle mého názoru by další potřebnou změnu potřebovala úprava používání ochranných přileb na kolo a to nejen u dětí do 18 let, ale i u dospělých. Dále v zákoně není upraveno, zda dítě vezoucí se na kole v dětské sedačce musí mít bezpečnostní přilbu. Jako příklad: Pokud osoba ve věku 16 let jede na jízdním kole, musí mít dle zákona nasazenou cyklistickou přilbu. V případě, že tato osoba veze v cyklo sedačce dítě ve věku 6 let, které dle zákona nemá povinnost mít cyklistickou přilbu. Není toto ustanovení poněkud nebezpečné?

V praxi jsem se setkal s případem: že na jednomístném jízdním kole jeli 3 mladíci. Po prostudování § 58 odst. 3 zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů zjistíme následující: „Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou.“ tudíž mladíci z právního hlediska nejsou postižitelní a kdyby chtěl člověk postihnout druhého, těžko by prokazoval, kdo je ten druhý a kdo třetí, jež není v zákoně uvedeno.

Kdyby se v novele zákona uvádělo tzv. de lege ferenda :

- 1) „každý cyklista, který jede po pozemní komunikaci má povinnost mít na hlavě nasazenou a řádně připevněnou a homologovanou cyklistickou přilbu“.
- 2) „dítě vezoucí se v dětské cyklo sedačce na jízdním kole musí mít na hlavě nasazeno, řádně připevněnou a homologovanou cyklistickou přilbu“.

Předešlo by se mnoha zraněním hlavy jak při pádu, tak při dopravní nehodě, která jsou velmi častá.

- 3) „na jízdním kole je dovoleno jezdit jen v takovém počtu osob, pro které bylo kolo vyrobeno a schváleno, nejedná-li se o jízdu dítěte v dětské sedačce.“

Vyhodnocení tabulek ohledně znalosti zákona.

V tabulce č. 5 mne nepřekvapilo, že většina respondentů převážně mladších správně uváděla, že povinnost nosit přilbu při jízdě na jízdním kole je dle zákona do 18 let.

V tabulce č. 6 se dalo předpokládat hlavně u dětí do 18 let, že při jízdě na kole budou vozit přilbu, ovšem jsem předpokládal menší procento těch, kteří i přes to že přilbu dle zákona mít musí ji nemají.

V tabulce č. 7 mne velmi překvapilo, že převážná většina respondentů přilbu na kolo při jízdě na koloběžce nepoužívá. Zde si můžeme položit otázku, zda jsou informováni o tom, že koloběžka je dle zákona brána jako kolo.

V tabulce č. 8 mne nepřekvapilo, že převážná většina respondentů má na svém kole předepsané osvětlení.

V tabulce č. 9 jsem předpokládal větší procento těch, kteří používají ochranné pomůcky hlavně u dětí do 15 let. Ovšem tyto údaje mne velmi překvapily.

V tabulce č. 10 jsem se správně domníval, že bezpečnostní prvky jako jsou pásky či vesty bude používat přibližně polovina respondentů což se potvrdilo.

V tabulce č. 11 mne velmi zaskočila věková kategorie od 10 do 15 let, kde převážná většina respondentů odpověděla že cyklista na chodník nesmí nikdy nebo do 12–ti, 15–ti nebo 18–ti let.

V tabulce č. 13 jsem se dotazoval na zkušenosti s Elektrokoly a Elektrokoloběžkami, kdy u respondentů, kteří uvedli, že jezdí na elektrokole či elektrokoloběžce jsem se ústně dotazoval na znalost zákona a zda ví, jestli jejich elektro prostředek je kolo či motocykl. Pouze 1 respondent věděl některé podmínky, které musí prostředek splňovat, aby byl tento prostředek považován za kolo.

V tabulce č. 14 mne nepřekvapilo množství respondentů, kteří uvedli správně, že při jízdě na kole nesmí v ruce držet hovorové zařízení.

V tabulce č. 15 mne naopak překvapilo množství respondentů, kteří správně uvedli, že jízda na jízdním kole je zakázána i s tím že přibližně polovina z nich se milně domnívala, že jim hrozí sankce dle zákona 2000 Kč.

V tabulce č. 16 převážná většina respondentů uvedla správně, že při jízdě na koloběžce mohou jezdit po pozemní komunikaci a navíc, když do těchto připočteme děti do 10 let které mohou jezdit po chodníku, jsou tato čísla ihned veselejší.

V tabulce č. 17 mne překvapily hlavně skupiny respondentů ve věku od 5 do 15 let, protože nebýt těchto tak by přechodu pro chodce užívali pouze jedinci.

V tabulce č. 18 jsem se dotazoval u věkových kategorií od 5 do 18 let na častější dopravní výchovu, kdy mne překvapilo nemalé množství odpovědí, že dopravní výchova je zbytečná, na druhou stranu mne potěšilo mnohonásobně větší množství odpovědí, že dopravní výchova by měla být častěji.

V tabulce č. 19 jsem se dotazoval u věkových kategorií 19 let a starších, zda je informovanost veřejnosti o novelách dostačující, kde jsem byl potěšen za odpovědi, že informovanost je nedostatečná, že by se měla zaměřit na řidiče začátečníky, chodce a cyklisty a více reklamních spotů v médiích.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Literární zdroje

1. BURŠÍK Z. *Služba policejní a správní*. Praha. Nákladem Bedřicha Bočánka, 1923. Signatura 54 J 006145, (str. 492)
2. FILER V. MOTÝL J., *Městem na kole – příručka městského cyklisty*. Nakladatelství: GRADA Publishing a.s. 2018. ISBN 978-80-271-0855-8, (str. 216)
3. GOMOLA M. *Motocykly ČZ aneb Strakonická Historie*. Nakladatelství AMG CZ v Brně, 2020. ISBN 80-85991-17-9, (str. 264)
4. HRUBÍŠEK I. *Elektrokola*. Vydavatelství Cykloknihy s.r.o., 2011. ISBN 978-80-87193-18-1, (str. 131)
5. HRUBÍŠEK I. *Kola, Armády, Války*. Vydavatelství Jiří Říha – Cykloknihy, 2003. ISBN 80-902661-8-5, (str. 223)
6. KRÁL L. MAKEŠ P., *Velká kniha cyklistiky*, vydavatelství a nakladatelství: Computer Press. Praha 2002. ISBN 80-7226-815-5, (str. 142)
7. LANDA P. LIŠKOVÁ J. *Rekreační cyklistika*, vydavatelství Grada Publishing, a.s. ISBN 80-247-0726-8, (str. 92)
8. LIŠKOVÁ J. *Kolo a děti*. Vydavatelství Grada Publishing, a.s. 2005, ISBN 80-247-1134-6, (str. 92)
9. PEHLE T. & KOLEKTIV, *Cyklistika*. Z německého originálu Dumonts kleines Lexikon Fahrrad přeložila: Mgr. Jana Marešová. Vydavatelství: Rebo Productions CZ. 2008. ISBN 978-80-7234-858-9 (str. 294)
10. SOULEK I. MARTINEK K. *Cyklistika*. Vydavatelství Grada Publishing, a.s. 2000. ISBN 80-7169-951-9, (str. 112)
11. SOVNDAL S. *Cyklistika – anatomie*. překlad: Kateřina Horváthová. Nakladatelství Cpress v Brně 2013. ISBN 978-80-264-0141-4, (str. 200)
12. ŠIMÁČEK P. *Pozor, zákruta*. Praha: Novinář 1987, Signatura: 2-1146.020 (str. 160)

13. VOTRUBA J., Dopravní výchova II díl Cyklista, Vydavatelství: FORTUNA Praha 1995, ISBN 80-7168-247-0 (s. 64)
14. WITTS J., STOREY M., Bike Manuál, překlad ŠÍMA M., vydalo Grada Publishing a.s. Praha 2018, ISBN 978-80-271-0767-4 (str. 192).
15. ZHEUTLIN P, *První žena na kole kolem světa*. Z amerického originálu AROUND THE WORLD ON TWO WHEELS přeložili Kateřina a Jaroslav Rubášovi. Nakladatelství Cykloknihy s.r.o. 2013. ISBN 978-80-87193-26-6 (str. 217)

Elektronické zdroje

1. <http://www.joyride.cz/sporty/mtb/gaspi-se-srsnem-v-guinessovce> 19.1. 2022
2. UAMK.CZ dostupné z: https://www.uamk.cz/informace/mezinarodni-turisticke-informace/details/4/32/slovensko#Dopravni_predpisy
3. Samec P. dostupné: <https://faei.cz/po-chodniku-by-nemeli-jezdit-ani-ti-nejmensi/> (10. 4. 2021)
4. <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/chodec/viditelnost-chodcu>
5. JUDr. Beran T. (30. 8. 2017) dostupné: <https://www.autoweb.cz/deti-na-kolech-a-kolobezkach-mohou-musi-ci-nesmi-jezdit-na-chodniku>
6. Mgr. ŠKOLKOVÁ V. <http://mpolicie.c-budejovice.cz/pravidla-silnicniho-provozu-pro-cyklisty-priklad-neukazneného-cyklisty>
7. <https://www.bezpecnecesty.cz/cz/dopravni-vychova/dopravni-vychova-ve-skolach/cyklista/chodnik-pesi-a-obytna-zona>
8. Radek Doubek 15. 4. 2020: <http://radekdoubek.cz/cyklista-jako-ucastnik-silnicniho-provozu-jak-to-ma-s-pojistenim/>
9. Tisková zpráva - Zdroj: Centrum dopravního výzkumu 9. 5. 2020 <http://auto-mania.cz/za-vetsinu-nehod-si-cykliste-muzou-sami-jsou-jednou-z-nejmene-ukaznenych-skupin-ucastniku-provozu/>

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.
2. ČESKO. Vyhláška 341/2014 o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
3. ČESKO. Metodika Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR (verze 1.00 k 20. 8. 2020.)
4. *Nařízení Národní dopravní komise (právní předpisy o silniční dopravě – australská pravidla silničního provozu) z roku 2006, čl. 241/1a*, dostupné: <https://www.legislation.gov.au/Details/F2016C00716>
5. Nařízení evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 čl. 2 odst. 2 písm. h)
6. *NĚMECKO, Pravidla silničního provozu dostupné z: <https://docplayer.cz/47257455-Nemecko-pravidla-silnicniho-provozu-pravidla-na-silnicich.html>*

Ostatní zdroje

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- dotazníky – uvedeny v příloze č. I. a II.

SEZNAM OBRÁZKŮ a TABULEK

Tabulky

- Tab. 1: Jak často jezdím v letním období na kole?
- Tab. 2: Využívám, pokud je to možné cyklostezky?
- Tab. 3: Statistika nehodovosti ohledně chodců roky 2016-2019
- Tab. 4: Statistiky dopravních nehod s účastí cyklisty a zaviněné cyklistou.
- Tab. 5: Povinnost užití přilby dle zákona
- Tab. 6: Použití přilby
- Tab. 7: Použití přilby na koloběžce
- Tab. 8: Světla na kole nebo koloběžce
- Tab. 9: Jiné ochranné pomůcky
- Tab. 10: Reflexní pásy či vesty
- Tab. 11: Jízda po chodníku
- Tab. 12: Jízda s doprovodem starší osoby
- Tab. 13: Četnost používání Elektrokol nebo Elektrokoloběžek
- Tab. 14: Znalost zákona č. 361/2000 Sb. ohledně držení hovorového zařízení
- Tab. 15: Znalost zákona č. 361/2000 Sb. ohledně jízdy pod vlivem alkoholu
- Tab. 16: Znalost zákona č. 361/2000 Sb. ohledně jízdy na koloběžce
- Tab. 17: Znalost zákona č. 361/2000 Sb. ohledně jízdy po přechodu pro chodce
- Tab. 18: Zájem o dopravní výchovu u dětí od 5 do 18 let
- Tab. 19: Informovanost veřejnosti u osob starších 18 let

Obrázky

Obr. 1: porovnání osvětlení osoby u „staršího“ výbojkového osvětlení a „nového“ led osvětlení, kde je intenzita osvětlení vozovky rovnoměrnější, ale bez zbytkového světla.

PŘÍLOHY

- I. Dotazníkové šetření, proveden průzkum u dětí od 5 do 18 let.
- II. Dotazníkové šetření u osob starších 18 let.
- III. Výňatek: Technické požadavky na výbavu kola dle přílohy č. 13 vyhlášky 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- IV. Výňatek: Vyhláška 102/1995 Sb. vyhláška Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích.

Dotazník slouží k vypracování bakalářské práce na téma: Zranitelnost účastníků silničního provozu – cyklisté ve znění zákona o silničním provozu ve srovnání s chodci. Dotazník je anonymní, a informace získané z dotazníků budou použity výhradně k vypracování Bakalářské práce. Předem Vám velice děkuji za vyplnění tohoto dotazníku. **Zakřížkujte správnou odpověď.**

1. **Pohlaví**

- Muž
 Žena

2. **Věk**

- 5 – 9 let
 10 – 15 let
 16 – 18 let

3. **Jak často jezdím v letním období na kole?**

- Skoro každý den
 Přibližně jednou týdně
 Přibližně jednou za měsíc
 Pouze na výlety
 Skoro vůbec

4. **Při jízdě na jízdním kole používám přilbu?**

- Vždy
 Při jízdě po hlavní silnici
 Nepravdělně
 Nepoužívám

5. **Používám při jízdě na kole jiné ochranné prvky – chrániče, rukavice, a jiné?**

- Ano – Jaké? _____
 Ne

6. **Používám při jízdě na kole jiné bezpečnostní prvky – Reflexní pásky nebo reflexní vesty?**

- Ano – Jaké? _____
 Ne

7. **Jezdím na elektrokole nebo elektrokoloběžce?**

- Ano
 Ne
 Pouze jsem zkusil ale nejždím

8. **Do kolika let musím podle zákona vozit přilbu na kolo?**

- 12 let
 15 let
 18 let

9. **Mohu na kole jezdit po chodníku popřípadě do kolika let?**
- 10 let
 - 12 let
 - 15 let
 - 18 let
 - Nesmím
10. **Mám na svém kole nebo koloběžce světla?**
- Ano
 - Ne
11. **Mohu při jízdě na jízdním kole nebo koloběžce držet v ruce mobilní telefon?**
- Ano
 - Ne
12. **Když jedu na koloběžce jezdím?**
- Po silnici
 - Po chodníku
13. **Mohu na kole – koloběžce jezdit po přechodu pro chodce?**
- Ano
 - Ne
14. **Od kolika let smím jezdit bez doprovodu starší osoby?**
- 6 let
 - 10 let
 - 12 let
 - 15 let
15. **Při jízdě na koloběžce používám přilbu na kolo?**
- Ano
 - Ne
 - Výjimečně
16. **Měl bych zájem o častější dopravní výchovu?**
- Ne dopravní výchova je zbytečná
 - Dopravní výchova je dostatečná
 - Ano měla by být častěji
 - Ano měla by se zaměřit na: _____

Roman Zabilka
Vysoká škola Evropských a Regionálních studií

Dotazník bakalářské práce

Dotazník slouží k vypracování bakalářské práce na téma: Zranitelnost účastníků silničního provozu – cyklisté ve znění zákona o silničním provozu ve srovnání s chodci. Dotazník je anonymní, a informace získané z dotazníků budou použity výhradně k vypracování Bakalářské práce. Předem Vám velice děkuji za vyplnění tohoto dotazníku. **Zakřížkujte správnou odpověď.**

1. **Pohlaví**

- Muž
 Žena

2. **Věk**

- 5 – 9 let
 10 – 15 let
 16 – 18 let

3. **Jak často jezdím v letním období na kole?**

- Skoro každý den
 Přibližně jednou týdně
 Přibližně jednou za měsíc
 Pouze na výlety
 Skoro vůbec

4. **Při jízdě na jízdním kole používám přilbu?**

- Vždy
 Při jízdě po hlavní silnici
 Nepravdělně
 Nepoužívám

5. **Používám při jízdě na kole jiné ochranné prvky – chrániče, rukavice, a jiné?**

- Ano – Jaké? _____
 Ne

6. **Používám při jízdě na kole jiné bezpečnostní prvky – Reflexní pásy nebo reflexní vesty?**

- Ano – Jaké? _____
 Ne

7. **Jezdím na elektrokole nebo elektrokoloběžce?**

- Ano
 Ne
 Pouze jsem zkoušel ale nejedím

8. **Do kolika let musím podle zákona vozit přilbu na kolo?**

- 12 let
 15 let
 18 let

9. **Mohu na kole jezdit po chodníku popřípadě do kolika let?**
- 10 let
 - 12 let
 - 15 let
 - 18 let
 - Nesmím
10. **Mám na svém kole nebo koloběžce světla?**
- Ano
 - Ne
11. **Mohu při jízdě na jízdním kole nebo koloběžce držet v ruce mobilní telefon?**
- Ano
 - Ne
12. **Když jedu na koloběžce jezdím?**
- Po silnici
 - Po chodníku
13. **Mohu na kole – koloběžce jezdit po přechodu pro chodce?**
- Ano
 - Ne
14. **Od kolika let smím jezdit bez doprovodu starší osoby?**
- 6 let
 - 10 let
 - 12 let
 - 15 let
15. **Při jízdě na koloběžce používám přilbu na kolo?**
- Ano
 - Ne
 - Výjimečně
16. **Měl bych zájem o častější dopravní výchovu?**
- Ne dopravní výchova je zbytečná
 - Dopravní výchova je dostatečná
 - Ano měla by být častěji
 - Ano měla by se zaměřit na: _____

Technické požadavky na výbavu kola dle přílohy č. 13 vyhlášky 341/2014 Sb.

V této vyhlášce je přesně stanoveno vybavení jízdního kola a umístění, kdy toto ví jen málokterý cyklista.

Technické požadavky na výbavu jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků:

1. Jízdní kola musí být vybavena

- a) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s protišlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,*
- b) volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny, např. zátkami, rukojeťmi apod.,*
- c) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď 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,*
- d) matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,*
- e) zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní svítilnou vyzařující světlo červené barvy 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 nejbližší k ní ve výšce 250-900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci +/-15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/-5 st.;*

odrazové materiály nahrazující zadní odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,

f) *přední odrazkou 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 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí +/-15 st. a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +/-5 st.; odrazové materiály nahrazující odrazku mohou být umístěny i na oděvu či obuvi cyklisty,*

g) *odrazkami oranžové barvy (autožluť) na obou stranách šlapátek - pedálů, tyto odrazky mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti a*

h) *na paprscích předního nebo zadního kola nebo obou kol nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožluť) na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 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.*

2. *Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být dále vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:*

a) *světlometem svítícím dopředu bílým světlem; 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 svítilnou vyzařující světlo bílé barvy s přerušovaným světlem,*

b) *zadní svítilnou vyzařující světlo červené barvy, podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odstavce 1 písm. e); zadní svítilna vyzařující světlo červené barvy může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní svítilna vyzařující světlo červené barvy může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy a*

c) *zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušování.*

3. Světelná výbava jízdního kola se nepovažuje za výbavu ve smyslu ustanovení § 32 zákona č. 361/2000 Sb.

4. Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu 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.

5. Pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy.

6. 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.

7. Jízdní kola uváděná na trh, pokud nejsou vybavena podle bodu 2 této přílohy, tj. pro jízdu za snížené viditelnosti, musí být opatřena jednoznačným a zřetelným upozorněním v návodu k obsluze, že tato kola nejsou za daného stavu vybavení způsobilá k provozu na pozemních komunikacích za snížené viditelnosti.

8. Jízdní kolo může být vybaveno dodatečně pomocným motorkem, jestliže

a) bude nadále zachován původní charakter jízdního kola podle bodu 1 a 2,

b) pomocný motorek bude přiměřeně plnit podmínky ustanovení § 19 zákona,

c) jeho výkon nepřesáhne 1 kW,

d) v případě použití spalovacího motoru, nebude mít takový motor objem válce nebo válců větší než 50 cm³,

e) maximální konstrukční rychlost nebude vyšší než 25 km.h⁻¹ a

f) montáž pohonného systému - motor, nádrž paliva nebo akumulátor na jízdní kolo, si nevyžádá zásah na jeho nosných částech.

Pokud vozidlo splňuje všechny výše uvedené požadavky, považuje se pro potřeby této vyhlášky nadále za jízdní kolo.

9. Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem rozumí i tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola - tandemy a jim podobná vozidla poháněná lidskou silou a určená i k provozu na pozemních komunikacích, jako například koloběžky.

Vozidla takto definovaná, jejichž šířka přesahuje 1,0 m, musí být vybavena zdvojeným osvětlením podle bodu 1 písmen e) a f) a bodu 2 písmen a) a b), které musí být umístěno symetricky k podélné ose vozidla, v maximální vzdálenosti 0,2 m od podélné roviny vyznačující šířku vozidla. Konstrukční požadavky uvedené v bodech 1 až 8 se na tato vozidla použijí přiměřeně.

Šířkou pro účely tohoto bodu se rozumí vzdálenost mezi dvěma rovinami rovnoběžnými s podélnou rovinou vozidla a tečnými k vozidlu na obou stranách této roviny. Všechny části vozidla a zvláště všechny pevné části vyčnívající do stran se musí nacházet mezi těmito dvěma rovinami, s výjimkou zpětného zrcátka nebo zrcátek.

10. Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem dále rozumí i jízdní kola s pedály, která jsou vybavena přídatným elektrickým motorem dle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem: Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013.⁴⁸

⁴⁸ ČESKO Příloha č. 13 oddíl C, k vyhlášce č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Příloha IV.

Vyhláška 102/1995 Sb. vyhláška Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích

§ 99 Jízdní kola

(1) Jízdní kola musí být vybavena

a) účinnými blatníky, které musí překrývat šířku běhounu nezatížené pneumatiky; toto ustanovení neplatí pro závodní silniční kola opatřená galuskami,

b) dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s od stupňovatelným ovládním brzdného účinku; jízdní kola pro děti předškolního věku vybavená volnoběžným nábojem s proti šlapací brzdou nemusí být vybavena přední brzdou,

c) světlometem schváleného typu svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a nastaven 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 řidiče měnit; (Svítivost tohoto světla se hodnotí na zkušební stěně ve vzdálenosti 10 m od činné svítící plochy a přitom se požaduje u světla světlometu ve světelném středu osvětlení nejméně 3 lx a v rozsahu $\pm 4^\circ$ v horizontální rovině nejméně 50 % hodnoty naměřené ve světelném středu). Světlomet musí být zapojen tak, aby svítil současně se zadním obrysovým světlem červené barvy,

d) svítilnou se zadním obrysovým světlem červené barvy schváleného typu svítící trvale nebo přerušovaně; podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle písmene f) tohoto paragrafu. (Svítivost zadního obrysového světla červené barvy se požaduje nejméně 0,1 cd a jeho vyzařování v rozmezí horizontálních a vertikálních úhlů nejméně $\pm 10^\circ$),

e) zdrojem elektrického proudu; jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světel podle písmen c) a d) tohoto paragrafu po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení,

f) zadní odrazkou červené barvy podle zvláštního předpisu;⁸⁸⁾ tato odrazka může být kombinována se svítilnou se zadním obrysovým červeným světlem; odrazka musí být

pevně umístěna v podélné střední rovině jízdního kola nebo po levé straně co nejbližší k ní ve výšce 250 až 900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci $\pm 10^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 3^\circ$,

g) odrazkami oranžové barvy podle zvláštního předpisu⁸⁸⁾ (autožlut') na obou stranách šlapátek (pedálů),

h) jasně znějícím zvonkem slyšitelným na dostatečnou vzdálenost; jízdní kola pro děti předškolního věku mohou být vybavena zvukovým signálním zařízením jiným než zvonkem,

D) volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny (zátkami, rukojeťmi apod.),

j) zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď 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,

k) matice nábojů kol, pokud nejsou křídlové, rychloupínací nebo v kombinaci s krytkou konce náboje, musí být uzavřené,

D) jízdní kola vyrobená po 1. 1. 1985 musí být vybavena

- přední odrazkou bílé barvy umístěnou v podélné střední rovině nejméně 100 mm nad povrchem pneumatiky předního kola u stojícího kola. Plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky s tolerancí $\pm 10^\circ$ a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí $\pm 3^\circ$,

- na paprscích předního a zadního kola nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy⁸⁸⁾ (autožlut') na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm; ke zvýraznění bočního obrysu jízdního kola může být použito ještě jiných odrazových materiálů na bocích kola nebo na bocích pláštíků pneumatik a na koncích blatníků,

m) účinným krytem řetězu.

(2) Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu 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.

(3) Jízdní kola určená pro děti ve věku do deseti let vybavená pro silniční provoz podle ustanovení odstavce 1 písm. a), b) a f) až m) tohoto paragrafu jsou způsobilá k provozu na pozemních komunikacích pouze za nesnížené viditelnosti. Jinak musí být tato kola plně vybavena podle odstavce 1 tohoto paragrafu.

(4) Ustanovení odstavce 1 písm. j) a k) tohoto paragrafu neplatí pro jízdní kola vyrobená nebo dovezená před 1. 1. 1973.

(5) Závodní kola nemusí být vybavena podle ustanovení odstavce 1 písm. c) až m) tohoto paragrafu; v tom případě jich však smí být používáno pouze za nesnížené viditelnosti nebo na uzavřených tratích nebo po dobu závodů na pozemní komunikaci. Při dojezdu za snížené viditelnosti musí být vybavena nejméně přenosnou doplňkovou svítilnou alespoň se zadním světlem červené barvy svítícím trvale nebo přerušovaně. Tato kola jsou určena k použití sportovci s cyklistickou licenci a nepodléhají schválení technické způsobilosti podle této vyhlášky.

(6) Sportovní kola nemusí být vybavena podle ustanovení odstavce 1 písm. c) až e) a m) tohoto paragrafu; v tom případě jich však smí být používáno pouze za nesnížené viditelnosti. Při dojezdu za snížené viditelnosti musí být vybavena nejméně přenosnou doplňkovou svítilnou alespoň se zadním světlem červené barvy svítícím trvale nebo přerušovaně.

(7) Jízdní kola mohou být vybavena dodatečně pomocným motorkem; přitom však musí být zachován původní charakter jízdního kola (podle odstavců 1 až 6 tohoto paragrafu) a jízdní kolo

a) musí vyhovovat svým provedením a vybavením § 31, 34, 47, 51, 52, 55 a 69 této vyhlášky,

b) nesmí mít motor o objemu válců větším než 50 cm³ v případě spalovacího motoru,

c) přenos výkonu pomocného motoru musí být proveden třecím převodem,

d) maximální konstrukční rychlost nesmí být vyšší než 20 km.h⁻¹.

(8) Postup a náležitosti schvalování jízdních kol, jízdních kol s pomocným motorkem a motokol stanoví ministerstvo.

Doplňková výstroj a vybavení vozidel

§ 100 Ochranné přilby

(1) Ochranné přilby řidiče a spolujezdců vozidel kategorie L a jejich doplňkové příslušenství vyrobené po 1. 1. 1986 musí být homologovány podle zvláštního předpisu nebo doporučené technické normy.⁸⁹⁾

(2) Ochranné přilby pro cyklisty a jejich doplňkové příslušenství musí ode dne účinnosti této vyhlášky splňovat ustanovení zvláštního předpisu nebo doporučené technické normy⁸⁹⁾ a musí být schváleny ministerstvem.