

## POLICY BRIEF

### Bezpečnější silnice – 1,5 m boční odstup při předjíždění cyklistů

Ing. Daniel Mourek, Nadace Partnerství & Tomáš Kindl, právník, únor 2021

#### EXECUTIVE SUMMARY

*Cyklisté spolu s pěšími jsou nejvíce zranitelnými účastníky silničního provozu. Stejně jako pěší nejsou chráněni konstrukcí dopravního prostředku a deformační zónou. Na rozdíl od pěších se však cyklisté pohybují vyšší rychlostí a jsou více v kontaktu s motorovou dopravou. Podle Evropské rady pro bezpečnost silničního provozu (ETSA) každý rok zemře na evropských silnicích na 2 160 cyklistů, přičemž pěší a cyklisté tvoří 70 % z obětí fatálních nehod. V ČR zemřelo mezi lety 2010 až 2019 celkem 524 cyklistů, přičemž míra zavinění závažných nehod je u cyklistů dlouhodobě na 40 %. Zaručit bezpečnost cyklistů je proto možné především návrhem bezpečných komunikací, po kterých se cyklisté pohybují. S ohledem na zahraniční výzkumy a statistiky je možno najít přímo úměrný vztah mezi podílem cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce a bezpečností dopravy. Zavedení bočního odstavu 1,5 m při předjíždění cyklistů má především zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu. Stávající zákon č. 361/2000 Sb. praví, že řidič při předjíždění nesmí ohrozit předjížděné vozidlo, může je ale omezit [§ 17 odst. 5 písm. c)], což není vyhovující. Dnes zákon vyžaduje bezpečné předjetí cyklisty, to ale není nijak definováno. Nejde tedy o novou povinnost, pouze o konkretizaci odstavu. Povinný odstup se nevztahuje na předjíždění cyklisty v cyklopruzích.*

ETSC „How safe is walking and cycling in Europa“, Jan 2020 <https://etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38/>

#### Úvod

##### Proč boční odstup 1,5 metru

**Právník a cyklista Tomáš Kindl, iniciátor cyklistické novely, vyzývá k akci: „Společně opravdu můžeme zlepšit atmosféru na českých silnicích a zachránit řadu lidských životů!“**

Smyslem je zvýšení bezpečnosti cyklistů. Nejčastější příčinou smrtelných nehod cyklistů s motorovými vozidly je totiž srážka zezadu. Zvýšený boční odstup zároveň dává cyklistovi prostor na mírné manévry, například při nerovnostech na vozovce, zlepšuje také pocit bezpečnosti. Nové pravidlo by přineslo lepší vymahatelnost tohoto již dnes v zákoně zakotveného přestupku. Hlavní význam

zakotvení přesné vzdálenosti je ale dle návrhu edukativní a preventivní.



Zdroj: *Prahou na kole*

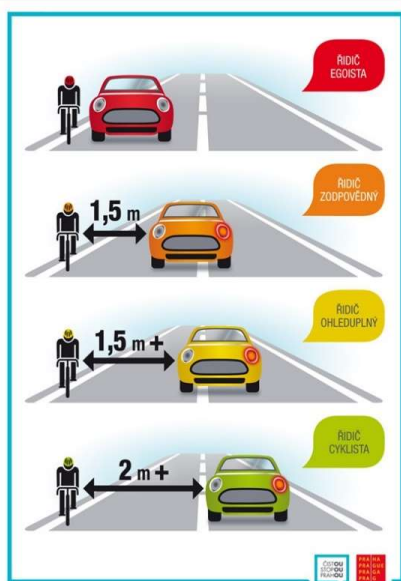
##### Stávající úprava nevyhovuje

Zákon č. 361/2000 Sb. praví, že řidič při předjíždění nesmí ohrozit předjížděné vozidlo, může je ale omezit [§ 17 odst. 5 písm. c)]. Na

první pohled se tato úprava zdá být dostatečná. Obecně se ví, že cyklista není ničím chráněn, může vybočit ze směru jízdy a při předjíždění těžkým vozidlem může cyklistu obtékající proud „nasát“ pod zadní kola vozidla. Takže řidiči – v mezích možností – objíždějí cyklisty většinou slušně. Jenže realita je trochu jiná. Jednak tu máme jisté procento motoristů domnívajících se, že bezpečný boční odstup pro předjetí cyklisty je dvacet centimetrů, a ještě menší procento dávající stylem předjíždění cyklistům jasně najevo, že cyklista podle nich na silnici nepatří. Cyklista přitom větší boční odstup při předjíždění opravdu potřebuje. Kde má řidič ochranné plechy a decimetry deformační zóny, nemá cyklista nic – nevýhoda kompenzovatelná pouze tím, že jej řidiči budou předjíždět s větším bočním odstupem než auta.

#### Jak na to?

Dnes zákon vyžaduje bezpečné předjetí cyklisty, to ale není nijak definováno. Nejde tedy o novou povinnost, pouze o konkretizaci odstupů. Povinný odstup se nevztahuje na předjíždění cyklisty v cyklopruzích, jelikož jízda v souběžných pruzích není ze zákona předjížděním. Při předjíždění cyklisty bude možné přejíždět podélnou čáru souvislou. V praxi bude možné postihovat pouze zjevné přestupky z neznalosti nebo bezohlednosti, nikoli náhodné nedodržení vzdálenosti o několik centimetrů či decimetrů (uplatní se princip v pochybnostech ve prospěch obviněného).



Zdroj: Čistou stoupou Praha

#### Argumenty pro zavedení povinného bočního odstupu

- Změna formuluje jasnou hodnotu, kterou nelze vykládat různě.
- Povinný odstup v zahraničí.
- Probíhající osvětová kampaň nestačí. Je rozdíl říkat „neměli byste“ a „nesmíte“. Kampaň by byla potřebná i při zavedení pravidla.
- Boční odstup v zákoně bude jasným vodítkem pro hodnocení nehod či těsných předjetí. Znalci určený boční odstup při předjíždění se zpravidla formuluje jako  $60 \text{ cm} + (1,1 \times \text{rychlost v předjíždějícího})$ , tj. v obci 1,15 m, mimo obec 1,59 m.
- Že to řidič zcela přesně nezměří, nevadí. V zákoně je podobně definovaná třeba vzdálenost od přechodu nebo šířka volného pruhu při parkování, které řidič také neměří.
- Boční odstup lze technicky kontrolovat pomocí policejního figuranta a radaru umístěného na kole (v zahraničí se užívá). Zcela excesivní případy velmi těsného předjíždění budou prokazatelné i z kamerového záznamu.
- Opatření se nevztahuje na cyklisty, protože jde o nesouměřitelné hmoty a rychlosti.
- Na rušných komunikacích to může být impuls pro zřízení stezky nebo cyklopruhu.
- I kdyby to snižovalo plynulost provozu, bezpečnost má mít přednost.
- Zvýšení bezpečnosti cyklistů povede k nárůstu počtu cyklistů. Zdravotní přínosy cyklistiky převažují i v nejnebezpečnějších zemích zdravotní dopady dopravních nehod.

Zdroj: <https://auto-mat.cz/25997/15metrovy-bocni-odstup-cyklistu-ve-snemovne>

#### Protiargumenty...

*Řidič to nemá jak změřit.*

Existuje řada podobných pravidel třeba pro parkování. Uvažuje se o zavedení bezpečného odstupů mezi auty na dálnici. Princip je zřejmý:

V praxi lze dodržení odhadnout a cílem všech těchto regulací je především zabránit excesům vycházejících z neznalosti či bezohlednosti.

*Řidiči nedokážou boční odstup odhadnout.*

Každý řidič s praxí ví, kde má pravý bok auta. Pokud to neví, neměl by ohrožovat ostatní účastníky svou jízdou na silnici. Bude-li povinný boční odstup zaveden, určitě bude pro méně sebejisté řidiče možné navštívit kondiční hodinu, kde si správný boční odstup nacvičí. Znovu: cílem je především zabránit excesům, kdy je za „bezpečný“ boční odstup některými řidiči považováno třeba půl metru.

*Nejde to kontrolovat, a tudíž ani vymáhat.*

Technicky je to možné a v zahraničí to policie dělá.

Zdroj:

<https://prahounakole.cz/2020/07/zmena-zakonu-ve-prospech-cyklistu/>

**Pavel Pavko**, lékař

*„Jako lékař jsem mnoho let ošetřoval dopravní úrazy, tedy i úrazy cyklistů. Pokud si způsobili úraz sami, většinou šlo o lehčí poranění. Pokud to byl úraz při střetu s motorovým vozidlem, byly to nejčastěji úrazy těžké. Snad každý cyklista by mohl vypovědět, jak ho předjíždělo auto v nebezpečné blízkosti, často ve chvíli, kdy jelo v protisměru jiné vozidlo.“*

### Jak řeší boční odstup v zahraničí?

**Německo**

Novela zákona o provozu na pozemních komunikacích (StVO) z loňského roku nabízí více bezpečnosti pro cyklisty jednak **zákazem předjíždění cyklistů** v místech, kde je **úzká či nepřehledná vozovka**. **Obce v těchto místech mohou instalovat značku Zákaz předjíždění cyklistů** a uživatelů ostatních jednotlivých vozidel motorovými vozidly.

**Jednoznačný minimální odstup při předjíždění cyklistů**

Motorová vozidla musejí dodržet **minimální odstup 1,5 m** při předjíždění cyklistů, pěších a uživatelů malých elektrovozítek **v obci** a **2 m** při

předjíždění cyklistů, pěších a uživatelů malých elektrovozítek **mimo obec**.

**Německý spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer k novele zákona o provozu na pozemních komunikacích:**

*„Poslední novela zákona o provozu na pozemních komunikacích je úspěchem, protože lépe chrání nejzranitelnější účastníky silničního provozu, jako jsou pěší a cyklisté. Protože v posledních letech zaznamenáváme více nehod s podílem především cyklistů, přizpůsobili jsme současná pravidla této situaci. Ke spokojenosti všech uživatelů komunikací, především těch, kteří v dopravním provozu hledají společné řešení, hlavně ve městech. Musíme více chránit ty uživatele komunikací, kteří nedisponují vnější ochrannou.“*

**Zdroj:** Německé ministerstvo dopravy a digitalizace

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-nouvelle-sachinformationen.html>

Ve Španělsku je řidič motorového vozidla povinen ponechat při předjíždění cyklisty či pěšího odstup min. 1,5 m, a pokud jej míjí vozidlo, nesmí předjíždět vůbec.

Nizozemsko a Belgie vyžadují jeden metr, Francie zvyšuje metrový odstup na 1,5 metru mimo obec, Portugalsko a Lucembursko všude.

**Zdroje:**

**Španělsko:**

<https://spanishtrafficlaw.es/section-ii-about-the-movement-of-vehicles/chapter-vii-overtaking/section-3-overtaking-technique/article-85-obligations-of-the-driver-who-overtakes-whiles-manoeuvring>

**Belgie:**

<https://www.rac.co.uk/drive/travel/country/belgium/>

### Pozměňovací návrh k návrhu zákona

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

## Znění návrhu

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

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

„(6) Řidič motorového vozidla nesmí předjíždět, jestliže by nedodržel bezpečný boční odstup při předjíždění cyklisty. Bezpečným bočním odstupem při předjíždění cyklisty se rozumí vzdálenost mezi nejbližšími okraji motorového vozidla, přípojného vozidla nebo nákladu a jízdního kola, přívěsného vozíku nebo cyklisty nejméně 1,5 m.“

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

## Co by měl učinit stát

Vláda ČR schválila v letošním roce **novou strategii BESIP 2021–2030**, která má snížit počet obětí nehod na polovinu. Podobně jako další státy Evropské unie i Organizace spojených národů by toho Česko mělo dosáhnout v roce 2030. V této nové strategii se mimo jiné praví, že „Zaručit bezpečnost cyklistů je možné především systematickým budováním infrastruktury, která umožní v co největší míře oddělit cyklo dopravu od motorových vozidel a nabídne cyklistům atraktivní způsob přepravy v městském prostoru.“

**Na bezpečné sdílení dopravního prostoru mezi jednotlivými kategoriemi účastníků** (řidiči, chodci, cyklisté, motocyklisté) by se měly zaměřit **preventivní osvětové aktivity**.

**Zdroj:** <https://www.ibesip.cz/Pro->

[media/Clanky/strategie-2021-2030](https://www.ibesip.cz/Pro-media/Clanky/strategie-2021-2030)

Stát by ale neměl zavádět další restriktivní opatření, jako je povinné nošení přileb pro všechny cyklisty, ale spíše prosazovat vyšší pasivní bezpečnost a posílení vnějších ochranných prvků u automobilů vůči zranitelným účastníkům silničního provozu a zvýšit postih například za nevěnování se řízení během jízdy. Osvětové aktivity by měly směřovat především vůči motoristům, zlepšit by se mělo i vyhodnocování nehod s účastí cyklistů včetně tzv. „samonehod“.

Boční odstup v zákoně bude jasným vodítkem pro hodnocení nehod či těsných předjetí. Když dojde k nehodě, nebude se házet vina na cyklistu, který o pár decimetrů vybočil při vyhýbání se kanálu. A konečně bude možné postihovat i obzvláště nebezpečná těsná předjetí, budou-li prokázána například z amatérského kamerového záznamu.

Praha, 1. 3. 2021

**Kontakt:** [Ing. Daniel Mourek, Nadace Partnerství, Údolní 33, 602 00 Brno, e-mail: daniel.mourek@nap.cz](mailto:daniel.mourek@nap.cz)

On behalf of:



Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety



European  
Climate Initiative  
EUKI

of the Federal Republic of Germany