

## Na silnicích jsou bohužel stále cyklisté postihováni neoprávněně

### POSLEDNÍ BITVA VZPLÁLA?

A už je to tady znovu! Jen co začala hlavní cyklistická sezona, odstartovalo další kolo dopravně bezpečnostní akce Kryštof a na silnicích se kromě cyklistů vyrojili i stovky uniformovaných osob, už jsme byli zaplaveni dotazy a stížnostmi čtenářů na neoprávněné postihy ze strany policie. "Chtějí po mě, abych měl na kole neustále namontované světlo a zvonek, vždyť to už přece dávno není povinné, ale stejně jsem musel zaplatit pokutu!" Těchto a podobných výkřiků zoufalství slyšíme a čteme stále dost na to, že vyhláška upravující povinnou výbavu v mnohem přijatelnější podobě platí již bezmála tři roky. Zdálo se, že válečná sekera mezi policisty a cyklisty leží v klidu hluboko v zemi, ale konflikty zcela nevytizely. Z jakých zákonných norem tedy policie při svém posuzování povinné výbavy jízdních kol vychází? Je to záměrná perzekuce vycházející z předpokladu, že jezdci na bicyklech nevyužívají svá práva, nebo jde "jen" o neznalost zákona, což je u jeho strážců minimálně na pováženou?

Shrňme nejdříve vývoj posledních deseti let v oblasti povinné výbavy kola i pohybu cyklistů v silničním provozu. Léta platila vyhláška o povinné výbavě a léta ji prakticky nikdo z cyklistů nerespektoval, aniž by to odpovědné orgány nějak příliš vzrušovalo. Ke kontrolám docházelo jen výjimečně, postihy například za chybějící kryt řetězu nebo osvětlení byly zcela ojedinělé, a to navzdory tomu, že s nástupem boomu horských od počátku 90. let minulého století se na pozemních komunikacích objevila řada MTB pro tento provoz zcela nevybavených, nemluvě o sportovních kolech (silničních). Nic se nedělo a nikomu to příliš nevadilo.

Povinnou výbavu řešila ***Vyhláška č. 102/1995 Sb.*** Ministerstva dopravy o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích. V paragrafu 99 - Jízdní kola - se pravilo, že ta se ***dělí na jízdní kola, kola sportovní a kola závodní.*** U posledně jmenované skupiny bylo použití na pozemních komunikacích zcela vyloučeno, u ostatních jen s patřičnou výbavou, k níž náležely všechny ty z pohledu potřeb cyklistů zbytečnosti typu účinného krytu řetězu, jasně znějícího zvonku, obou blatníků, odrazek v pedálech či trvale umístěného světla se zdrojem elektrického proudu (dynamem). Tato vyhláška zcela pominula raketový vývoj cyklistické techniky a úplně ignorovala takové dnes běžné záležitosti jako jsou nášlapné pedály, reflexní materiály či

široká paleta na trhu nabízených svítlen, snadno instalovatelných v případě potřeby (snížené viditelnosti), s dlouhou svítivostí a samozřejmě vybavených samostatnými zdroji energie, tedy bateriemi.

### **Počátky válečného stavu**

Ve stále zahuštěnějším silničním provozu se však cyklista ukázal jako větší problém než se zdálo a ačkoli se řada vyznavačů jízdy na bicyklu přesunula do terénu či na méně frekventované silnice, střetů obou skupin a postižení té zranitelnější části neúnosně rostlo. Celkem pochopitelně bylo potřeba něco udělat pro její bezpečnost. A protože je vždy snazší nasadit represivní složku (policii) než vytvořit legislativní i materiální podmínky pro zlepšení stavu (možnost a financování stavby cyklostezek, speciálních pruhů pro cyklisty, prevence apod.), cyklisté byli znenadání šokováni, že je policisté zastavují, kontrolují a chtějí po nich peníze za nedodržení povinné výbavy.

Léto roku 2000 přineslo v této oblasti zemětřesení. Přestože policie prostřednictvím médií upozorňovala na zpřísněnou kontrolu, cyklisté se cítili podvedeni. Nevyhlášená válka mezi policií a cyklisty se stupňovala, přicházely dopravní akce, pokuty a potoky zlé krve. Jediným hmatatelným výsledkem zvýšené aktivity policie v kontrole povinné výbavy cyklistů však byl výrazný růst členské základny cyklistického svazu. Počet *držitelů licence ČSC, která poskytovala jejich majitelům výjimku ze zákona* a tedy možnost použít kolo ve sportovním střihu bez povinné výbavy, se během pár měsíců více než ztrojnásobil! To bylo najednou na silnicích závodníků na trekkingových kolech a v kečkách. Svaz si mohl mnout ruce, vždyť státní dotace jsou mu přidělovány i podle počtu členů.

### **Zákon na papíře...**

To však netrvalo dlouho. Brzy byl na světě návrh nového zákona o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., který byl několikrát pozměněn a nakonec parlamentem přijat s účinností od 1. 1. 2001. Řešil především pohyb všech účastníků v silničním provozu a jediným podstatným důsledkem z hlediska povinností vyplývajících pro cyklisty *bylo povinné nošení přilby dětí do 15 let*. Uplatňování této normy je však zcela jiné téma. Důležitější než samotný zákon byla pro cyklisty připravovaná prováděcí technická vyhláška, s jejímž uplatněním se počítalo od 1. 1. 2002, ale překvapivě spatřila světlo světa již v červenci 2001. A to je chvíle, od níž se zásadním způsobem zmírnily požadavky na podobu jízního kola v silničním provozu. Připomeňme, že dokument řešící povinnou výbavu kola (přesně Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2002 Sb.) výrazně

zpříjemnil cyklistům život. Tedy, pokud by jej někteří policisté neignorovali. Připomeňme si, co vyhláška z pohledu povinné výbavy zásadně změnila. Zcela vymizel požadavek na vybavení kola dvěma blatníky a účinným krytem řetězu, zatímco zůstala povinnost mít na bicyklu namontován zvonek, ačkoli výjimkou byla kola použitá v průběhu sportovní akce (závody, maratony), která tímto zvukově-výstražným zařízením vybavena být nemusela. Pozitivním posunem byl fakt, že již nebyly zohledňovány **žádné výjimky pro pseudozávodníky**, ostatně, nebylo jich ani třeba.

Od základu se změnila požadavky na osvětlení kola a došlo k zásadnímu odlišení provozu za snížené či nesnížené viditelnosti. To byl velmi vstřícný krok, protože dosud musel mít cyklista namontovanu svítilnu i v poledne uprostřed slunečného letního dne. Za nesnížené viditelnosti, tedy kdykoliv, kdy je kolo používáno, musí být nyní vybaveno pouze odrazkami (přední bílá, zadní červená, oranžová v pedálech a paprscích kol), ty ale navíc mohou být nahrazeny reflexními materiály i na obuvi či oděvu.

Příloha č. 13 k vyhlášce č. 341/2002 Sb. s účinností od srpna 2002 šla v tomto směru ještě dál. Odrazové materiály nahrazující přední bílou či zadní červenou odrazku na kole mohou být za nesnížené viditelnosti umístěny na oděvu či obuvi cyklistů. Oranžové odrazky v paprscích kol mohou být nahrazeny odrazovými materiály na bocích kola nebo na bocích pláště či na koncích blatníků nebo bočních částech oděvu cyklistů. A je již zcela na uživateli kola, jakou barvu reflexního materiálu zvolí (původní výklad ministerstva dopravy hovořil o tom, že bílá odrazka musí být nahrazena bílým odrazivým materiálem červená červeným apod.). Zcela vypadla povinnost vybavení jízdního kola zvonkem.

Další nová ustanovení vyhlášky se týkala jednak uživatele (pevné upevnění **dětské sedačky** s podpěrami pro nohy, pneumatiky a ráfky **nesmí vykazovat trhliny**, praskliny a jiné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy, což mohou policisté kontrolovat a pokutovat) a také výrobců či dodavatelů kol. Jízdní kola uváděná na trh po 1. 1. 2003, pokud nejsou vybavena pro jízdu za snížené viditelnosti (vybavená přední a zadní svítilnou, resp. blikáčkou) musí být opatřena jednoznačným a zřetelným upozorněním v návodu k obsluze, že nejsou za daného stavu vybavení způsobilá k silničnímu provozu za snížené viditelnosti. Od stejného data také musí být na dostupném místě rámu **trvanlivě vyznačeno čitelné výrobní číslo** nebo být nahrazeno například elektronickým nosičem pevně spojeným s kolem. Toto opatření by mělo přispět především k lepší evidenci bicyklů a účinnějšímu vyhledávání odcizených kol.

### **... a realita v praxi**

Už při přijetí nové vyhlášky jsme tlumili nadšení nad mimořádně příznivou úpravou zákona. Závazný dokument na papíře je jedna věc a jeho uplatňování v praxi druhá. Na náš tehdejší dotaz adresovaný tiskovému oddělení Policejního prezidia (Velo 9/01), reagovali překvapivým zjištěním, že nová vyhláška vůbec vznikla. Vyslovili jsme tehdy domněnku, že ještě nějaký čas potrvá, než nový zákon vejde ve všeobecné povědomí cyklistické veřejnosti i policie a že se může stát, že strážci zákona budou dál vybírat pokuty za chybějící zvonky či blatníky. Jenomže to bylo v létě 2001 a po bezmála třech letech bohužel musíme konstatovat, že se podobné případy dějí nadále, o čemž svědčí i zkušenosti čtenářů, kteří se o ně s námi podělili, či výsledky našeho malého pátrání. A skoro tři roky je jistě dost dlouhá doba na to, aby policie, a nejen ona, konečně novou zákonnou normu vzala na vědomí.

A tak se i dnes například můžeme v nejčtenějším českém deníku v celostránkovém materiálu věnujícímu se pohybu cyklistů na českých silnicích dozvědět, že "podle vyhlášky 341/02 zákona číslo 56 by mělo být každé kolo v silničním provozu vybaveno odrazkami, světlem, blatníky, zvonkem a dalšími zbytečnostmi pro sportovní kolo" (MF Dnes, 8. 4. 2004). Na oficiálních stránkách Policie ČR se objevují materiály upozorňující cyklisty, aby kvůli své bezpečnosti nezapomněli na blatníky, kryt řetězu, a spol. a na školách probíhají (či ještě nedávno stále probíhaly) preventivní akce doprovázené názorným letákem nabádajícím děti, aby měli na kole zvonek nebo trvale nainstalované světlo. Nic proti bezpečnosti, ale možná by bylo lepší tyto prostředky investovat do stavby cyklostezek než do dokumentů, které jsou k ničemu a dokonce v rozporu se zákonem.

### **Studovat nové zákony je pro policisty povinnost!**

Nedalo nám to a po letech jsme opět chtěli znát názor odpovědných lidí přímo od policie. Nutno dodat, že se z Preventivní a informační skupiny ozvali poměrně záhy, což při našich dřívějších zkušenostech s tiskovým oddělením nebývalo právě zvykem. A dokonce s poděkováním, že jsme na něco takového poukázali. Problém je v tom, že tato skupina má na starosti prevenci a osvětu spíše směrem k široké veřejnosti, nikoliv informovanost běžných policistů, kteří mají sami za povinnost studovat, znát a uplatňovat všechny nejnovější verze zákonů. Jak nám potvrdila tisková mluvčí ministerstva dopravy Ludmila Roubcová, veškeré vyhlášky o silničním provozu vycházejí ve Sbírce zákonů a jsou závazné pro všechny instituce i občany České republiky. Dotčené instituce jsou o nových právních úpravách informovány dokonce již během připomínkového řízení.

"Je třeba si přiznat, že stejně jako v jakémkoliv jiném zaměstnání i u policie jsou lidé, kteří vykonávají svoji práci dobře a jiní hůře," říká k tomuto tématu nadstrážmistr Gabriela Škoulová, redaktorka preventivně informační skupiny Policejního prezidia ČR. "Nechci ale tvrdit, že všichni policisté neznají vyhlášku týkající se povinné výbavy kola, je jich určitě spíše menšina."

Pokud už cyklisté na někoho takového narazí a dostanou neoprávněně pokutu, ať si uchovají doklad o pokutě, nechají si policistou potvrdit místo, datum a popis toho, zač pokutu dostali a v ideálním případě si mohou poznačit i jeho osobní číslo. Stačí pak navštívit oddělení Kontroly a stížností, které je na každém městském ředitelství Policie ČR. "Nápravu je možné učinit i zpětně, jestliže byla pokuta udělena neoprávněně již v minulosti a postižený vlastní nějaký doklad," dodává Gabriela Škoulová.

Je pravda, že policistů, ať už dopravních či pořádkových, se pohybují v terénu tisíce a proces jejich informovanosti o "nové" podobě technické vyhlášky je skutečně dlouhodobá záležitost. Navíc jestliže krátce před vydáním nové zákonné normy pro jízdní kola a jejich technickou způsobilost byli policisté poměrně intenzivně zapojeni do akcí potírajících chybějící blatníky a spol., nelze se divit, že o zrušení jejich nezbytnosti jednoduše nevědí. Proto, pokud se setkáte s takovým policistou, braňte se, poukažte na svá práva, upozorněte na skutečnou podobu zákona. Proto také v tomto čísle časopisu nacházíte kartičku s inkriminovanými partiemi Vyhlášky č. 341/02 včetně přílohy č. 13, aby vaše tvrzení byla věrohodnější (díky za tip čtenáře). A pokud ani to strážce zákona neoblomí, stěžujte si. Je velmi pravděpodobné, že si policisté svůj omyl uvědomí nebo alespoň znejistí a možná konečně zmíněnou vyhlášku nastudují. Přitom u řadového policisty to patří k jeho základním povinnostem.

### **Leták s jepičím životem tropí neplechu**

Na jejich omluvu je třeba říci, že krátce před vydáním nové vyhlášky Policejní prezidium vydalo informační leták vycházející ještě z původní podoby vyhlášky. Distribuovány jich byly tisíce a je nasnadě, že jsou stále v oběhu a že je občas policisté použijí.

"Sotva leták vyšel, zákon byl novelizován a prakticky během několika týdnů se stal neplatným. Ačkoli jsme všechny koordinátory preventivně informačních skupin okamžitě o změně zákona informovaly, může se stát, že je policisté stále používají," připouští Gabriela Škoulová.

Máme dostatek signálů svědčících o tom, že tomu tak skutečně je. Dokonce i v rámci loňské speciální preventivní akce "Rok 2003 - rok ochrany nemotorizovaných účastníků silničního provozu", se neopodstatněně požadavky na povinnou výbavu v oficiálním dokumentu

"Preventivní projekt Chodec a cyklista" objevily. Namátkou jsme rovněž oslovili několik okresních či městských ředitelství Policie ČR, abychom zjistili, podle jaké normy kontrolují povinnou výbavu cyklistů.

Je třeba uznat, že drtivá většina preventivců platnou vyhlášku akceptuje a pracuje s ní. Jenomže jak už bylo naznačeno, postup konkrétního policisty v terénu může být úplně jiný a vše záleží na jeho znalosti zákonů a ochotě množství nových norem studovat. Pouze v jednom případě jsme byli šokováni, když se nám dostalo odpovědi: "vím, že se to právě teď nějak změnilo a že už nemusí být na kole zvonek, blatníky a kryt řetězu, ale jinak to zůstává při starém." O osvětlení ani slov a tři roky není zrovna právě teď... Podobně tristní zjištění však, bohudík, skutečně není pravidlem.

Podle informací z Policejního prezidia je již připraven aktualizovaný leták s informacemi o povinné výbavě kola a měl by být vytištěn a distribuován ještě před prázdninami. Takže další krok k tomu, aby se situace na silnicích uklidnila. Je třeba si také uvědomit, že řada dopravních akcí policistů není nástrojem represe, ale skutečně má přinést zvýšení bezpečnosti samotných cyklistů. Příkladem je potírání snad nejvážnějšího neuhu cyklistů cestujících brzy ráno do zaměstnání bez osvětlení v šeru či za jinak snížené viditelnosti. V té chvíli jde na silnici skutečně o život. A tak policejní akci konající se loni na podzim na východočeských silnicích mezi pátou a sedmou hodinou ranní, při níž bylo pokutováno celkem 139 cyklistů, věsměs kvůli cybějícímu osvětlení, můžeme jen kvitovat.

Lze očekávat, že policistů neznalých příslušného zákona bude stále ubývat a tím se sníží i riziko konfliktů mezi cyklisty a policisty na silnicích. Ale silniční vyhláška není z pohledu cyklisty jen povinná výbava kola, ale třeba i doržování pravidel silničního provozu, a v tomto směru, ruku na srdce, máme ještě značné rezervy.

Chtělo by se zvolat, že válka je u konce a definitivní smír na obzoru. Snad i tento článek k tomu přispěje.

Kamil Hofman  
časopis Velo 6/2004

**Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů o schvalování technické způsobilosti  
a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích  
č. 341/2002 Sb., příloha č. 13**

**Technické požadavky na jízdní kola**

**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 (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 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 červenou svítilnou nebo nahrazena odrazovými materiály obdobných vlastností; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm<sup>2</sup>, 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 nejbliže k ní ve výšce 250 - 900 mm nad rovinou vozovky; činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině vozovky v toleranci + 15 a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +5; 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 mm<sup>2</sup>, přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu

stranu dlouhou nejméně 40 mm, činná plocha odrazky musí být kolmá k rovině s tolerancí +15 a kolmá k podélné střední rovině jízdního kola s tolerancí +5 ; 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,
- 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 mm<sup>2</sup> 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 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 řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem,
- b) zadní svítilnou červené barvy, podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy,
- 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 přerušení.

## **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 po 1. 1. 2003 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 tomto případě považuje například i elektronický nosič takové informace, který bude pevně spojen s rámem jízdního kola.
  
7. Jízdní kola uváděná na trh po 1.1. 2003, pokud nejsou vybavena podle čl.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 silničnímu provozu za snížené viditelnosti.