



Ministerstvo dopravy

# **PŘÍVĚSNÉ VOZÍKY A PŘEPRAVA DĚTÍ NA JÍZDNÍCH KOLECH**

**Současná legislativa a připravované změny**

*prosinec 2011*

*Autorský tým:*

***Ing. arch. Tomáš Cach***

***JUDr. Ladislav Decarli***

***Ing. Květoslav Syrový***

***Ing. Jitka Vrtalová***

*prosinec 2011*

*Ilustrační fotografie: © archiv Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy*

## Obsah

<b>1. POPIS SOUČASNÉHO STAVU</b>	<b>5</b>
<b>2. SOUČASNÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA PŘEPRAVY DĚTÍ</b>	<b>7</b>
2.1 SOUČASNÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA V ČR	7
2.2 PRÁVNÍ ÚPRAVA PŘÍVĚSNÝCH VOZÍKŮ V ZAHRANIČÍ	8
<b>3. NOVELIZACE ZÁKONA - LEGALIZACE PŘÍVĚSNÝCH VOZÍKŮ V ČR</b>	<b>12</b>
3.1 KOMISE MINISTERSTVA DOPRAVY PRO ZAČLENĚNÍ ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY DO SILNIČNÍ LEGISLATIVY „CYKLOKUPINA“	12
3.2 POSLANECKÝ NÁVRH (SNĚMOVNY PČR)	13
3.3 STANOVISKO MD ČR K POSLANECKÉMU NÁVRHU	14
3.4 DALŠÍ NÁVAZNÉ LEGISLATIVNÍ KROKY	15
<b>4. OTEVŘENÉ BODY K DISKUSI</b>	<b>16</b>
4.1 PŘÍVĚSNÉ VOZÍKY: ANO ČI NE?	16
4.2 MAXIMÁLNÍ ŠÍŘKA VOZÍKŮ	17
4.3 OTÁZKA OMEZENÍ PROVOZU PŘÍVĚSNÝCH VOZÍKŮ NA NIŽŠÍ TŘÍDY KOMUNIKACÍ	18
<b>5. ZÁVĚR</b>	<b>20</b>

## Seznam příloh

- **Příloha 1:** Vyhláška 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- **Příloha 2:** Příloha č. 13 k vyhlášce č.341/2002 Sb. Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky.
- **Příloha 3:** Sněmovní tisk č. 463/2011. Návrh poslanců Václava Cempírka a Jany Kaslové na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích („zákon o silničním provozu“) a o změnách některých dalších souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- **Příloha 4:** Délka silniční sítě k 1. 7. 2011 (zdroj: Ředitelství silnic a dálnic)
- **Příloha 5:** Komise Ministerstva dopravy pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy „Cykloskupina“: Zápis z jednání ve věci návrhů legislativních změn v oblasti cyklistické dopravy ze dne 7. 7. 2011
- **Příloha 6:** Komise Ministerstva dopravy pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy „Cykloskupina“: Zápis z jednání ve věci návrhů legislativních změn v oblasti cyklistické dopravy ze dne 11. 8. 2011
- **Příloha 7:** Návrh novelizace přílohy č. 13 k vyhlášce č. 341/2002 sb. Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky.

## 1. POPIS SOUČASNÉHO STAVU

Jízdní kolo je populárním nástrojem oddechu a rekreace, stejně jako významným dopravním prostředkem. Přirozenou potřebou je zapojení celých rodin, a to jak do rekreační cykloturistiky, tak i do cyklodopravy. Existuje řada způsobů, jak přepravovat děti na kole. Díky přívěsným vozíkům, nákladním kolům a dětským sedačkám je možné vzít na kolo i předškolní děti prakticky od několika měsíců věku. Zatímco některé způsoby přepravy definuje silniční zákon (cyklosedačky), jiné zatím nejsou v zákoně zmíněny (např. přívěsné vozíky za kola, přívěsné tyče apod.). **V České republice probíhají aktivní jednání o začlenění těchto dopravních prostředků do naší legislativy od roku 2009.**



*Kolo jako rekreace a sport.*

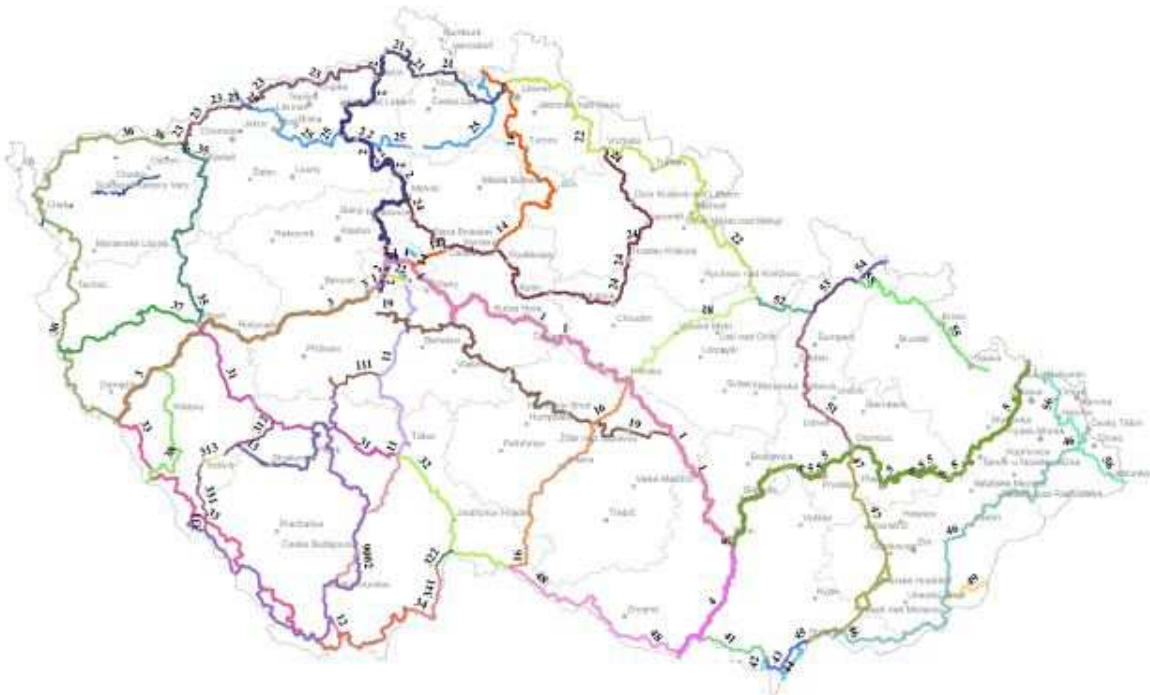


*Kolo jako dopravní prostředek*

Potřeba řešit otázky spojené s provozem takových vozíků vzniká spontánně v důsledku rozmachu jízdy na kole v celoevropském měřítku, Českou republiku nevyjímaje. Jestliže do současné doby není provoz těchto vozíků, resp. přeprava dětí v takových přívěsných vozících žádným způsobem upravena, nabízí se **dva závěry. První závěr by mohl být formulován tak, že provoz takových přívěsných vozíků není zákonem zakázán, a tudíž je dovolen. Protichůdný závěr, který se v mírnější formulaci používá i v odborných kruzích je, že provoz přívěsných vozíků není zákonem o silničním provozu a souvisejícími právními předpisy povolen, a proto je zakázán.** Namísto polemiky na základě nejednoznačných právních výkladů je vhodnější provést nezbytné legislativní úpravy tak, aby byla situace zcela jednoznačná.

V současné době jezdí podle odhadu prodejců v ČR cca **17 000 přívěsných vozíků** (cca 20 000 uživatelů), které se běžně používají také jako náhrada dětských kočárků (po odpojení od kola fungují samostatně jako dětské kočárky), případně v zimě při lyžování. V praxi jsou přívěsné vozíky k vidění nejčastěji na cyklostezkách a účelových komunikacích (komunikace IV. tříd), ale také na silnicích všude tam, kde mohou legálně jezdit jízdní kola (obecně tedy mimo dálnice a rychlostní komunikace, pokud není místní úpravou stanoveno jinak). Podle údajů kartografické společnosti PLANStudio vedou po silnicích velmi často také značené cyklotrasy:

- Po silnicích I. tříd vede cca 269 km značených cyklistických tras.**
- Po silnicích II. tříd vede cca 4 461 km značených cyklistických tras.**
- Po silnicích III. tříd vede cca 14 209 km značených cyklistických tras.**



*Páteří síť dálkových cyklistických tras*

## 2. SOUČASNÁ PRÁVNÍ ÚPRAVA PŘEPRAVY DĚTÍ

### 2.1 Současná právní úprava v ČR

Podle současné právní úpravy je možné přepravovat děti s odvoláním na § 58 odst. 3 zákona o silničním provozu, pouze je-li jízdní kolo vybaveno sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, vézt dítě do 7 let věku, osobou starší 15 let. Podle § 48 odst. 5 zákona je v jiném přípojném vozidle, než které je určeno pro přepravu osob, je přeprava osob zakázána. Přestože zákonodárce měl v daném případě zřejmě na mysli nákladní a obytné přívěsy za osobní automobily, převládá dosavadní výklad tohoto zákazu, a přeprava osob (dětí) v přívěsném vozíku za jízdním kolem se zakazuje. Nic na tom nemění fakt, že téměř celá Evropa provoz přívěsných vozíků za jízdním kolem povolila, event. jej toleruje, a že jsou takové vozíky vyráběny renomovanými výrobci. Jako další podpůrné argumenty vytržené z kontextu právních předpisů, kterou je současný závěr o zákazu přepravy dětí v přívěsných vozících podpořen, se využívá § 58 odst. 6 zákona, když se dovozuje, že *smí-li se za jízdní kolo připojit přívěsný vozík, a zároveň zakrývá-li jeho náklad zadní obrysová světla...*, pak z toho plyne, že se smí za jízdní kolo připojit jen nákladní přívěsný vozík.

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích se tedy výslovně zmiňuje o přepravě dětí pouze **v cyklosedačkách. To však neznamená, že je přeprava dětí povolena pouze v nich.** Prováděcí vyhláška 341/2002 Sb. dále hovoří o tří- a vícekolčích, stejně jako o **vícasedadlových jízdních kolech** (např. tandemech). Na ně se vztahují stejné požadavky jako na jízdní kola.

V současnosti platné pasáže silničního zákona, které mohou být vztaheny na přepravu dětí (citace zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích):

#### **§ 48 odst. 5:**

*(5) V jiném přípojném vozidle, než které je určeno pro přepravu osob, je přeprava osob, s výjimkou případů podle § 51, zakázána.*

#### **§ 58 odst. 3:**

*(3) Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let.*

#### **§ 58 odst. 6:**

*(6) Za jízdní kolo se smí připojit přívěsný vozík, který není širší než 800 mm, má na zádi dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru umístěné co nejbližší k bočním obrysům vozíku a je spojen s jízdním kolem pevným spojovacím zařízením. Zakrývá-li přívěsný vozík nebo jeho náklad za snížené viditelnosti zadní obrysově červené světlo jízdního kola, musí být přívěsný vozík opatřen vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem.*

Podle § 30 Vyhlášky č. 341/2002 Sb. není třeba schválení technické způsobilosti pro provoz jízdních kol, potahových vozidel a ručních vozíků. Vyhláška tak pouze definuje obecné technické požadavky na provoz těchto zařízení, a to v příloze č. 13 (viz příloha). Pro účely této vyhlášky se jízdním kolem rozumí i tříkolky a vícekolky, stejně jako vícesedadlová jízdní kola (např. tandemy) a jim podobná vozidla, jako např. koloběžky (viz odst. 9 přílohy 13 vyhlášky 341/2002 Sb.).



*První způsob (vlevo) je v ČR legální, druhý není (vpravo) /DK,Kodaň/*



*První způsob (sedačka na kole) je v ČR legální, druhý není (přívěsný vozík) /D,Berlin/*

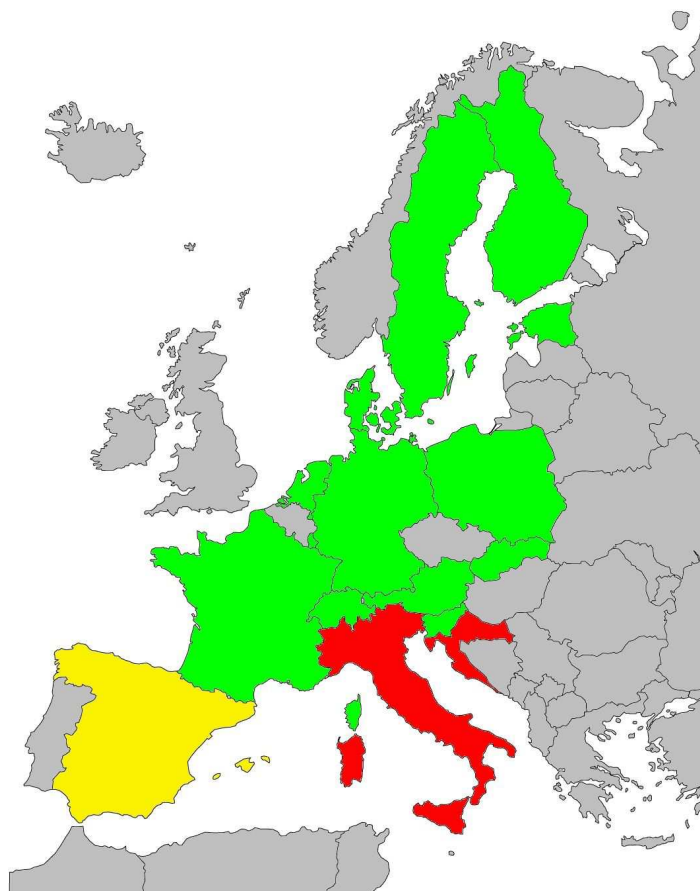


## 2.2 Právní úprava přívěsných vozíků v zahraničí

Pro získání informací o zahraničních právních úpravách přepravy dětí v přípojných vozících požádalo Ministerstvo dopravy, odbor provozu silničních vozidel, příslušné zástupce evropských zemí o odpovědi na otázky,

- zda je či není v jejich zemi povolena přeprava dětí v přívěsných vozících za kolo, a v případě že ano,
- tak zda na všech pozemních komunikacích (na kterých je povolena jízda cyklistů),
- jestli jsou nějaké zvláštní požadavky na cyklistu, který přepravuje ve vozíku děti (např. pokud jde o jeho minimální věk), a na přepravované děti (maximální věk, hmotnost apod.),
- jaké technické podmínky musí splňovat přívěsný vozík (maximální povolené rozměry, předepsané osvětlení), jaké jsou další podmínky pro přepravu dětí v přívěsných vozících.

Odpovědi na dotazník zaslalo 14 zemí, přehled byl v listopadu 2011 doplněn o aktuální legislativní úpravy v Polsku, Rakousku a na Slovensku (zahrnutí přívěsných vozíků do národní legislativy):



*Přeprava dětí v přípojných vozících v Evropě*

**zeleně** - povolená přeprava / **žlutě** – v přípravě / **červeně** – nepovolená přeprava / **šedá** – bez oficiální odpovědi

**Dánsko:** Přeprava dětí v přívěsných vozících za kolo je povolena (děti lze přepravovat i v postranním vozíku), a to na stezce pro cyklisty nebo v jízdním pruhu pro cyklisty; nedovolují-li rozměrové důvody jízdu na stezce nebo v pruhu pro cyklisty, může cyklista jet po silnici. Minimální věk cyklisty přepravujícího děti je 15 let, ve vozíku smějí být přepravovány max. 2 děti nebo děti do maximální hmotnosti 60 kg (100 kg v případě vozíku vybaveného brzdou). Vozík může být nejvýše dvoukolový, maximální šířka 100 cm. Musí být vybaven dvěma zadními odrazkami červené barvy, dvěma bočními odrazkami oranžové barvy na každé straně, dvěma předními odrazkami bílé barvy a za snížené viditelnosti zadní svítilnou červené barvy.

**Estonsko:** Přeprava dětí v přívěsných vozících je povolena na všech typech pozemních komunikací, na kterých je povolen provoz cyklistů. Přepravuje-li cyklista na kole dítě (na sedačce nebo ve vozíku), může jet i po chodníku. Není stanoven žádný věkový limit pro cyklistu přepravujícího děti, ani pro přepravované děti. Cyklisté a přepravované osoby mladší 16 let používají povinně ochrannou přilbu. Vozík může být nejvýše jednonápravový, maximální užitečná hmotnost 50 kg.

**Francie:** Přeprava osob povolena ve vozících k tomu určených, prováděcí vyhláška určí jejich parametry, zejména max. věk přepravovaných osob. Prováděcí vyhláška stanoví max. počet přepravovaných osob na 2 a jejich max. věk na 14 let.

**Finsko:** Přeprava dětí v přívěsných vozících je povolena na všech typech pozemních komunikací, na kterých je povolen provoz cyklistů, za předpokladu, že je vozík vybaven sedadlem odpovídajícím hmotnosti a tělesným rozměrům dítěte a je znemožněn kontakt dítěte s pohyblivými částmi vozíku a s vozovkou. Je možné přepravovat max. dvě děti, minimální věk cyklisty je 15, resp. 18 let (pro přepravu dětí mladších 7 let).

**Lucembursko:** Přeprava dětí v přívěsných vozících je povolena na všech typech pozemních komunikací, na kterých je povolen provoz cyklistů. Minimální věk cyklisty přepravujícího děti je 18 let, ve vozíku smějí být přepravovány max. 2 děti mladší 8 let.

**Nizozemí:** Přeprava dětí v přívěsných vozících je povolena, nejsou stanoveny žádné zvláštní požadavky.

**Chorvatsko:** Přeprava dětí je povolena pouze v sedačce pevně spojené s jízdním kolem.

**Itálie:** Za jízdní kolo nelze připojit žádné přípojné vozidlo.

**Lotyšsko:** Přeprava dětí v přívěsných vozících je povolena na všech typech pozemních komunikací, na kterých je povolen provoz cyklistů. Vozík musí být pro tento účel speciálně konstruován. Věkové ani hmotnostní limity nejsou stanoveny.

**Německo:** Přeprava dětí v přívěsných vozících je povolena na všech typech pozemních komunikací, na kterých je povolen provoz cyklistů. Minimální věk cyklisty přepravujícího děti je 16 let, ve vozíku smějí být přepravovány max. 2 děti mladší 7 let, věkové omezení neplatí pro zdravotně postižené dítě. Maximální rozměry vozíku: šířka 100 cm, délka 200 cm, výška 140 cm, nejvyšší povolená hmotnost nebrzděného přívěsného vozíku 40 kg, brzděného 80 kg.

**Polsko:** Od května 2011 platí novela zákona o silničním provozu, podle které je přeprava dětí v přívěsných vozících konstruovaných pro tento účel povolena.

**Rakousko:** vozík může jezdit všude tam, kde jízdní kolo. Zákon předepisuje povinné osvětlení nezávislé na kolu, dále zadní, přední odrazky a postranní odrazky na kole. Vozík musí mít zadní červené světlo, vpředu bílá odrazka, vzadu červená odrazka, červená odrazka a světlo mohou být propojeny, postranní odrazky žluté, v zásadě jde hlavně o to, aby vozík byl správně připevněn na kolo. Dále, že děti musí být připoutány a mít helmičku.

Musí se dbát na to, aby se dítě nevyklánělo, nedosáhlo na dráty v kole apod., věk dítěte - do 7 let, věk řidiče minimálně 16 let. šířka vozíku není omezena, pouze u vozíku 60 cm a více jsou požadována dodatečná světla, velký důraz na technickou způsobilost vozíku (homologace).

**Slovensko:** Dětské vozíky byly legalizovány od 1. 11. 2011. Přepravu dětí upravuje silniční zákon č. 8/2009. V §55, odst 3 je nově uvedeno:

*(3) Na jednomiestnom bicykli nie je dovolená jazda viacerým osobám. Osoba staršia ako 15 rokov môže viesť osobu mladšiu ako 10 rokov*

*a) na pomocnom sedadle na prepravu dieťaťa s pevnými opierkami na nohy,*

*b) v prívesnom vozíku určenom na prepravu detí,*

*c) na detskom bicykli pevne spojeným tyčou s vodiacim bicyklom.*

**Slovinsko:** Přeprava osob v přívěsných vozících připojených za kolo není povolena, vyjma vozíků konstruovaných a určených pro přepravu dětí (nejvýše dvou). Je povoleno přepravovat děti mladší 8 let, cyklista přepravující děti musí být plnoletý. Přívěsný vozík nesmí být širší než 80 cm, musí být vybaven zadním odrazkou červené barvy, za snížené viditelnosti zadní svítilnou červené barvy.

**Španělsko:** V přívěsných vozících za kolo lze přepravovat pouze náklad, nikoliv osoby. V některých městských oblastech však mohou být aplikovány místní právní předpisy s odlišnou úpravou. Koncem minulého roku byl Parlamentu předložen novelizační návrh, podle něhož by byla přeprava dětí v přívěsných vozících povolena, návrh však nebyl dosud projednán.

**Švédsko:** Přeprava dětí v přívěsných vozících je povolena na všech typech pozemních komunikací, na kterých je povolen provoz cyklistů. Je povoleno přepravovat jedno dítě mladší 10 let cyklistou starším 15 let, resp. dvě děti mladší 6 let cyklistou starším 18 let. Děti mladší 15 let jsou povinny používat ochrannou přilbu. Vozík musí být vybaven zadní svítilnou červené barvy.

**Švýcarsko:** Přeprava dětí v přívěsných vozících je povolena na všech typech pozemních komunikací, na kterých je povolen provoz cyklistů. Minimální věk cyklisty přepravujícího děti je 16 let, přepravovat lze nejvýše dvě děti.

**Závěr:** Je zřejmé, že ve střední Evropě se Česko postupně stává ostrůvkem mezi zeměmi, ve kterých je přeprava dětí na přívěsných vozících zatím nevyřešena.

### 3. NOVELIZACE ZÁKONA - LEGALIZACE PŘÍVĚSNÝCH VOZÍKŮ V ČR

#### 3.1 Komise Ministerstva dopravy pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy „Cykloskupina“

Sedmičlennou komisi pro začlenění rozvoje cyklistické dopravy do silniční legislativy s pracovním názvem „Cykloskupina“, jmenoval počátkem března letošního roku náměstek ministra dopravy, Ing. Ivo Toman. Členy komise jsou pracovníci Ministerstva dopravy, koordinátor rozvoje cyklistické dopravy v ČR, pan Ing. Jaroslav Martinek, členové Rady hl. m. Prahy pro cyklistickou dopravu Ing. arch. Tomáš Cach a Ing. Květoslav Syrový a dopravní inženýr, Ing. Antonín Seidl.

Poslanecký návrh (uveden níže) je vlastně výsledkem neformální spolupráce členů cykloskupiny s předkladateli, a tento návrh je cykloskupinou doporučován k realizaci.

Tématem přívěsných vozíků se zabývala Cykloskupina MD podrobně od roku 2010.

Dne 7. 7. 2011 Cykloskupina vyvodila níže uvedené závěry (celý zápis je obsahem přílohy 5).

*Přítomní se shodli, aby v nejbližší možné novelizaci právního předpisu (z. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění) **byly formulovány zásady použití přívěsného vozíku pro přepravu osob, které by zejména odrážely (kromě § 4 – obecných zásad o bezpečnosti):***

- věk řidiče jízdního kola (cyklisty), ke kterému je vozík připojen - **od 18 let,**
- druhy pozemních komunikací, na kterých lze přívěsné vozíky používat – všude **tam, kde je dovoleno jezdit na jízdním kole** (tj. kromě dálnic, silnic pro motorová vozidla) **s výjimkou „silnic I. třídy“ v extravilánu a místní úpravou provozu tam, kde by byl pohyb nežádoucí** (nutné zvážit definici silnice I. třídy, resp. silně zatížené komunikace; ponechat možnost jízdy na zklidněných průtazích, což mohou být i MK I. třídy, kde je omezení rychlosti na max. 50 km/hod),
- vhodné omezení přepravovaných osob – věk?, hmotnost?, velikost?
- vhodná stručná obecná definice způsobilosti vozíku k přepravě osob

Dne 11.8. 2011 se pak členové Cykloskupiny shodli na následujících závěrech (celý zápis je obsahem přílohy 6):

- Součástí příští novelizace vyhlášky 341/2002 Sb. bude doplnění specifikace přívěsného vozíku (pracovní návrh formulace je přílohou tohoto zápisu), přesné znění bude dohodnuto později, v závislosti na formulacích novelizovaného zákona 361/2001 Sb.
- Jako nejvhodnější je doporučena možnost úprav pasáže zákona „Jízda na jízdním kole“, a to doplněním a úpravou dvou odstavců v § 58 pomocí těchto formulací:
- odst.3 doplnění: “Osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let v přívěsném vozíku určeném pro přepravu dětí, který splňuje technické

*podmínky stanovené zvláštním předpisem<sup>2</sup>), nebo dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí“*

- *odst.6: úprava šířky z „800 mm“ na „850 mm“, doplnění „Jsou-li v přívěsném vozíku přepravovány děti, musí být přívěsný vozík označen žlutým nebo oranžovým praporkem nebo štítkem o rozměru 300 x 300 mm vztyčeným ve výšce 1200–1600 mm nad vozovkou.“*
- *Nové navrhované znění § 57 a § 58 je v příloze, jiné části zákona 361/2001 Sb. zůstávají v této souvislosti beze změny, tj. s vozíkem bude možné jezdit všude tam, kde není zakázána jízda na jízdním kole, při dodržení všech ustanovení tohoto zákona (zejména bezpečnost a plynulost jízdy apod.)*

### 3.2 Poslanecký návrh (sněmovny PČR)

Dne 3. srpna 2011 byl podán návrh poslanců Václava Cempírka a Jany Kaslové na vydání zákona, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích („zákon o silničním provozu“) a o změnách některých dalších souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tento návrh byl konzultován s Cykloskupinou na Ministerstvu dopravy.

Podle navrhovaných změn by došlo k doplnění zákona 361/2000 Sb. následujícím způsobem (citace obsahuje úplné znění předmětných částí zákona):

#### § 58

- (1) Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.
- (2) 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.
- (3) Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let. **„Osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let v přívěsném vozíku určeném pro přepravu dětí, který splňuje technické podmínky stanovené zvláštním předpisem<sup>1)</sup>, nebo dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí.“**
- (4) Cyklista nesmí jet bez držení řídítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by

---

<sup>1</sup> Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 100/2003 Sb.

znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech.

- (5) Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.
- (6) Za jízdní kolo se smí připojit přívěsný vozík, který není širší než ~~800 mm~~ **850mm**, má na zádi dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru umístěné co nejbližší k bočním obrysům vozíku a je spojen s jízdním kolem pevným spojovacím zařízením. **Jsou-li v přívěsném vozíku přepravovány děti, musí být přívěsný vozík označen žlutým nebo oranžovým praporkem nebo štítkem o rozměru 300 x 300mm vztyčeným ve výšce 1200-1600mm nad úrovní vozovky.**

### 3.3 Stanovisko MD ČR k poslaneckému návrhu

Obecně:

Doporučení realizovat poslanecký návrh je i na straně Ministerstva dopravy jako gestora zákona o silničním provozu. Pracovníky odboru provozu silničních vozidel byl návrh zodpovědně projednán a výsledkem je plná shoda v otázkách

- a) legalizace provozu přívěsných vozíků v silničním provozu,
- b) zpřístupnění provozu přívěsných vozíků (dále také cyklovozíků) na věch silnicích a místních a účelových komunikacích, včetně stezek pro cyklisty, event. stezek pro chodce a cyklisty,
- c) oprávnění vézt děti v cyklovozíků omezit na osoby s plnou právní subjektivitou,
- d) technické podmínky upravovat obdobně jako technické podmínky stanovené pro jízdní kolo,
- e) analogicky připustit provoz (jízdu) dítěte na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí

### 3.4 Další návazné legislativní kroky

Jedná se především o definici přívěsného vozíku v prováděcí vyhlášce č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, kde by měl být přívěsný vozík a přívěsná tyč za kolo zmíněny v §30.

Dne 11. 8. 2011 navrhla Cykloskupina také doplnění vyhlášky č. 341/2002 Sb., konkrétně přílohy č. 13 o technické podmínky provozu přívěsných vozíků, a to v následující podobě:

...

*(12) Přívěsným vozíkem pro přepravu osob a nákladu se rozumí přípojně vozidlo za jízdní kolo, jehož maximální užitná hmotnost je 45 kg a jeho šířka nepřesahuje 850 mm. Přívěsný vozík musí být vybaven:*

- a. pevným spojovacím zařízením pro připojení za jízdní kolo*
- b. bezpečnostními pásy pro případ přepravy osob*
- c. a označen žlutým nebo oranžovým praporkem nebo štítkem o rozměru 300 x 300 mm vztyčeném ve výšce 1200–1600 mm nad vozovkou pro případ přepravy osob*
- d. na zádi dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru umístěné co nejbližší k bočním obrysům vozíku*
- e. bočními reflexními prvky podle odstavce 1 písmene h. této přílohy*
- f. pro případ možného zakrytí zadního obrysové světla tažného vozidla musí mít být vozík opatřen vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem podle odstavce (2) písmene b) této přílohy.*

Kompletní znění návrhu změn ve vyhlášce 341/2002 Sb. je obsahem přílohy č. 7.

## 4. OTEVŘENÉ BODY K DISKUSI

V souvislosti s přepravou dětí na kole se objevuje řada otázek. Následující shrnutí ukazuje nejčastější z nich.

### 4.1 Přívěsné vozíky: ano či ne?

#### „Je jízda po silnici s vozíkem bezpečná?“

- *V tuto chvíli se nepodařilo zaznamenat ve statistikách smrtelný úraz dítěte ve vozíku. Statistika nehodovosti na pozemních komunikacích se bohužel nezabývá nehodami s odlišením účasti cyklistů se sedačkami resp. vozíky, avšak uvádí se spolujezdcí. V roce 2009 bylo z celkového počtu 314 evidovaných nehod za účasti při nehodě cyklistů (zaviněno i nezaviněno) uvedeno jako spolujezdec 13 osob z nichž 9 bylo zraněno lehce a 4 nezraněni.*
- *Dotázaní chirurgové a traumatologové uvádějí, že většina nehod převážených dětí je způsobena na cyklosedačkách. Poměrně hodně zraněných dětí je z dětských kočárků, z vlastní praxe si jen obtížně vybavují případy zraněných dětí z vozíků.*
- *Crash testy prováděné v Německu prokázaly, že dítě ve vozíku je při simulovaných nárazech lépe chráněno než jezdec na kole.*
- *Z výše uvedeného i ze zkušeností z posledních let lze předpokládat, že řidiči jízdního kola jsou při jízdě s vozíkem zřejmě opatrnější a naopak - pokud řidič jiného vozidla registruje jízdní kolo s vozíkem nebo sedačkou taktéž se pohybuje v jejich blízkosti s větším respektem, tedy opatrněji.*
- *Největší počet nehod mají děti samostatně jezdící, a proto je vhodné ošetřit různá přípojná zařízení pro dětská kola a maximálně je podpořit*

Pro rok 2009 se podařilo získat oficiální statistiku nehodovosti od MV ČR. Jako spolujezdec na kole evidováno bez rozlišení, zda se jedná o sedačku nebo přívěsný vozík (pplk. Ing. Josef Tesařík, rsdp@mvcv.cz):

Rok 2009	
řidič jízdního kola	počet dětí
usmrceno	1
těžce zraněno	20
lehce zraněno	245
nezraněno	48
spolujezdec na kole	
lehce zraněno	9
nezraněno	4

Tabulka nehodovosti dětí na jízdním kole



### **„Patří vůbec děti na jízdní kolo? Je taková aktivita riskantní pro děti i rodiče?“**

- Jízda na kole by měla být otázkou svobodného rozhodnutí a zodpovědnosti rodičů, obdobně jako v ostatních zemích EU. Bezmála 17 tisíc přívěsných (cca 20 tis. uživatelů) vozíků v ČR je toho důkazem.
- Řešením má být výchova a osvěta, nikoli zákaz přepravy dětí. Předpokládejme, že dle základní listiny práv a svobod mají čeští rodiče stejnou zodpovědnost vůči dětem jako rodiče dětí např. na Slovensku, v Polsku, Rakousku, Německu, či jinde v Evropě.

### **„Dítě ve vozíku je umístěno nízko a vdechuje tak ve větší míře prach a výfukové plyny.“**

- *Zvýšená možnost rizika tu samozřejmě je, avšak vždy závisí na konkrétní situaci (kvalitě povrchu, intenzitě provozu, povětrnostních podmínkách apod.), resp. zodpovědné volbě trasy. Zodpovědný rodič nebude s vozíkem jezdit mnohakilometrové trasy po prašných a na nákladními vozidly silně zatížených cestách, nicméně případná krátká část takové cesty bude srovnatelně špatná jako v případě, že se po stejné trase rodiče vydají pěšky s dětským kočárkem.*
- *Stejně krátkodobé kontaminaci vzduchu jsou vystavovány děti v dětských kočárcích, které jsou mnohdy podobné konstrukce, tj. stejně vysoko nad úrovní komunikace a pohybující se po chodníku těsně podél vozovky.*

### **„Průjezd rozměrného (nákladního) vozidla může smést vozík ze silnice“**

- *praxe ukazuje, že vlastní rozměrnost vozíku a zároveň současné vybavení v podobě dobře viditelného označení vozíků (kombinace reflexních prvků a třepotající vlaječky) řidiči vnímají jako dostatečné zvýraznění. Toto potvrzují i statistiky (viz „Je jízda po silnici s vozíkem bezpečná?“ na předchozí straně),*
- *stejně nebezpečí hrozí samotným cyklistům, takže pokud je podobné soužití motorových vozidel a jízdních kol nebezpečné, je nutné problematický úsek řešit místní úpravou. V první řadě se doporučuje opatření preventivní, až teprve v případě nemožnosti aplikace prvního způsobu použít opatření restriktivního charakteru.*

## **4.2 Maximální šířka vozíků**

Návrh novely obsahuje omezení šířky vozíku na 85 cm. Řada v současné době prodávaných vozíků ale tomuto omezení nevyhovuje. Jde například o dvoumístné vozíky značky Croozer, kterých v ČR jezdí necelé čtyři tisíce (tj. zhruba čtvrtina z celkově prodaných vozíků) a jejichž šířka je cca 90 cm. V Evropě jezdí těchto vozíků celkem 180 000.

Dalším typem vozíku, který připravované novele nevyhoví, bude XL verze modelu Chariot, využívané zejména pro postižené děti. Je totiž pravděpodobné, že budou právě s ohledem na pohodlí handicapovaných dětí ještě rozšířeny. Podle sdělení výrobce Zwei plus zwei GmbH, která spolupracuje s evropskými zákonodárci na přípravě normy pro vozíky, tato počítá se šířkou 100 cm, která platí v Německu již dnes.

### 4.3 Otázka omezení provozu přívěsných vozíků na nižší třídy komunikací

Omezení na nižší třídy komunikací, které je předmětem diskusí, přináší řadu komplikací. Toto omezení je problematické především z následujících důvodů:

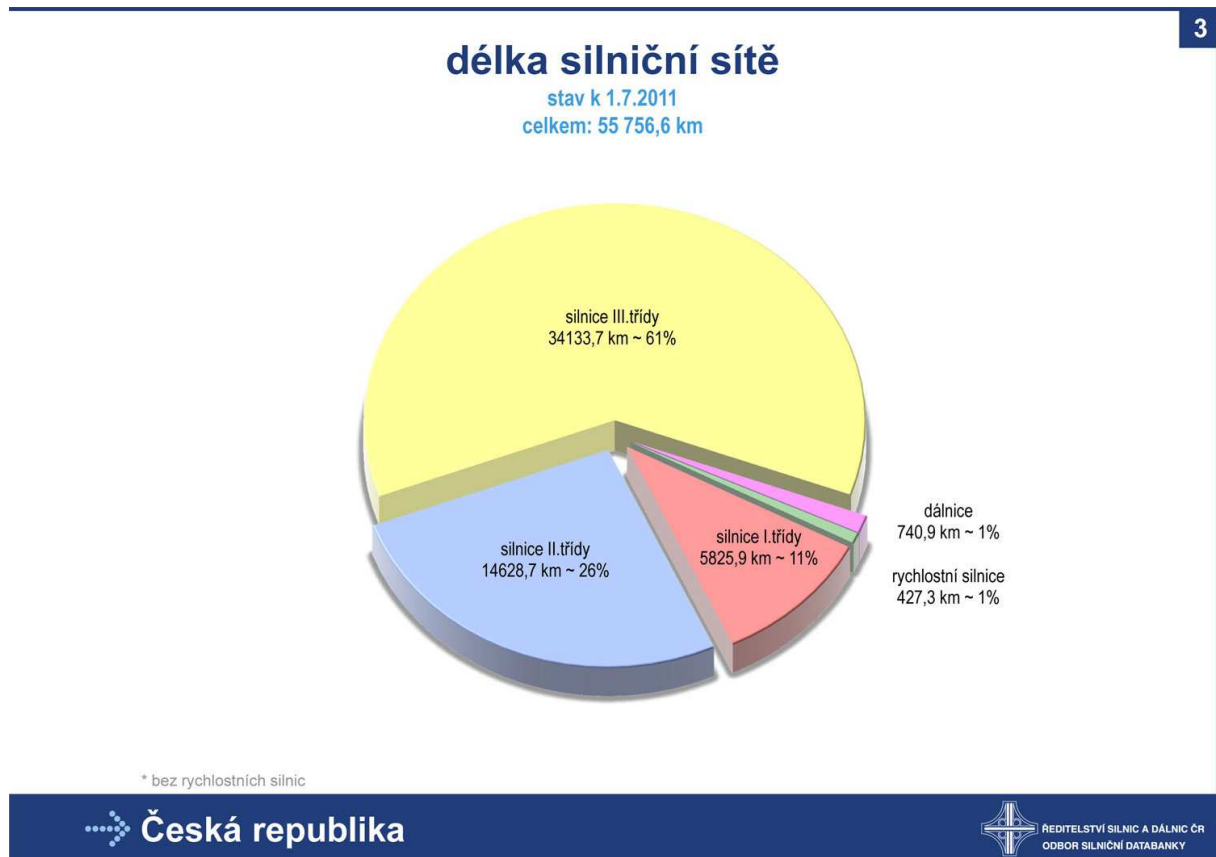
- V případě mnoha obcí či jiných např. turisticky významnějších lokalit fyzicky neexistuje jiné použitelné spojení s okolí či krajinou.
- Většina silnic I. třídy, rekonstruovaná nebo budovaná v posledních několika desetiletích, je v lepších parametrech než silnice nižší třídy: široká vozovka a možnost pojezdu široké krajnice, přehlednější průběh (směrové uspořádání) komunikace.
- Na mnoha úsecích silnic nižších tříd je intenzita motorového provozu vyšší než na silnicích I. třídy, často i v příměstských oblastech.
- Obtížná rozeznatelnost jednotlivých tříd komunikací pro běžné uživatele (cyklisty), zvláště při napojování mimo pozemní komunikace. Silnice I. tříd (podle ŘSD je v ČR 5826 km těchto silnic) by tak měly být označeny dopravním značením, přičemž výrobní cena jedné značky je cca 3.000 Kč, vč. instalace vychází na cca 5.000,- za kus.
- Vzhledem k tomu, že všechny státy s povoleným provozem přívěsných vozíků (včetně všech sousedních států ČR) mají uzákoněn provoz vozíků bez omezení na určité typy komunikací, bylo by třeba informovat zahraniční cykloturisty na přechodech, zejména přechodech pro pěší a cyklisty o omezení pohybu s vozíky.
- Mnoho cyklotras vede v současnosti po silnicích I. třídy (zpravidla jen malé několikasetmetrové úseky tam, kde neexistuje jiné propojení) - značná část cyklistické sítě se tak stane pro některé uživatele nepoužitelná:

po silnicích I. tříd vede	269 km cyklotras.
po silnicích II. tříd vede	4 461 km cyklotras.
po silnicích III. tříd vede	14 209 km cyklotras.

- Prakticky ve všech evropských zemích, kde jsou vozíky povoleny (naprostá většina zemí EU), je vjezd vozíků povolen všude tam, kde je možné jezdit na kole. Cyklistická infrastruktura přitom v mnoha případech není rozvinutější než v ČR. ČR by s omezením v užívání vozíků zůstala ostrůvkem ve střední Evropě.



V případě, že cyklisté i řidiči motorových vozidel budou dodržovat § 4 zákona 361/2000Sb o vzájemné ohleduplnosti, bezpečnosti a plynulosti provozu, dobrovolně nikdo nebude jezdit s vozíkem tam, kde je to rizikové, stejně jako ostatní řidiči budou ohleduplní vůči cyklistům s vozíky tam, kde pojedou.



Stav k 1.7.2011 – Zdroj Ředitelství silnic a dálnic

**Situaci ilustruje například názor z diskusního fóra** (celé znění je k dispozici na serveru NaKole.cz):

*„Znám spoustu míst, kde polní/lesní cesta nebo silnice II-III. třídy ústí na silnici I. třídy, a po ní se po pár desítkách/stech metrech napojuje z druhé strany jiná polní/lesní cesta. Pokud se schválí zákaz jízdy po I. tř., znamená to, že dle zákona bych měla vozík vypřáhnout a předělat na kočár (příp. tyč s dětským kolem popadnout do jedné ruky, dítě do druhé), a na silnici I. třídy se motat coby chodec tlačící kočár/vedoucí dítě (což mi zákon nezakazuje)?*

*V tom případě budu takovýto nesmysl porušovat a na tom kole těch pár metrů přejezdu - vypadnu z té silnice výrazně rychleji, tudíž mě bude míjet méně aut a bude nižší pravděpodobnost, že mě nějaký pitomec srazí...“*

## 5. ZÁVĚR

Společně s rozvojem užívání jízdního kola jako prostředku k dopravě nebo rekreaci prošla i přeprava dětí (na jízdním kole nebo ve vozících) v uplynulých letech rozsáhlým vývojem.

Cyklisté jsou řidiči a účastníky provozu na pozemních komunikacích se všemi právy a povinnostmi, které plynou z českého právního prostředí. Jak ale ukazuje realita, **jisté oblasti naší legislativy ve vztahu k používání jízdního kola stále absentují některé základní prvky pro jejich rovnoprávný pohyb a jízdní kolo tedy logicky ani nemůže být konkurenceschopným prostředkem k přepravě**, jako je tomu v některých sousedních zemích.

Jedna z nedořešených oblastí je právě problematika přívěsných vozíků, jejichž legislativní ukotvení není ze současného stavu zřejmé. Za posledních pět let se objevují mnohé odborné i laické právní výklady, které se vzájemně velmi liší. Žel současná legislativa často není široké uživatelské veřejnosti dobře srozumitelná a nezřídka je z hlediska výkladu nejednoznačná i pro samotnou veřejnost odbornou.

Během roku 2011 byl v oblasti přívěsných vozíků aktivně nastartován proces legislativní změny, který má za úkol zrovnoprávnit pozici jízdního kola jako plnohodnotného dopravního prostředku se vším, co s tímto souvisí. Předkládaný poslanecký návrh reaguje na společenskou potřebu a v podstatě většina odborných i laických zainteresovaných stran ho s menšími odlišnostmi principiálně podporuje.



*V Praze dne 5.12.2011*

*tým autorů národní cyklostrategie*