



Obecním úřadům obcí s rozšířenou  
působností  
Státní fond dopravní infrastruktury  
Ředitelství služby dopravní policie

Odpověď k č. j. ze dne	Č. j./Sp. zn./Typ	Vyřizuje/E-mail/Telefon	Datum
	MD-18249/2025-160/1 MD/18249/2025/160	Mgr. Vohradský Antonín antonin.vohradsky@md.gov.cz +420 2251 31546	Praha 28.03.2025

**Věc: Metodická informace ve věci označování stezek pro chodce a cyklisty**

Vážení,

Ministerstvo dopravy, odbor agend řídičů (dále jen „Ministerstvo dopravy“), v rámci své úřední činnosti opakovaně shledává nejednotnost v přístupu k označování stezek pro cyklisty, stezek pro chodce a cyklisty společných a stezek pro chodce a cyklisty dělených (dále též jen „stezky“). Tato nejednotnost se v praxi týká především míst, kde stezky překonávají výjezdy z parkovišť, továren, čerpacích stanic, výjezdy z pozemků nebo z jiných účelových pozemních komunikací, případně i míst, kde jedna stezka se mění ve stezku jinou (například stezka pro chodce a cyklisty společná se mění ve stezku pro chodce a cyklisty dělenou).

V uvedených případech mnohdy dochází, dle názoru Ministerstva dopravy, ke shlukování velkého množství dopravních značek na malém území, což má za následek vznik nepřehledných situací vedoucích až k tzv. přeznačování. Cílem Ministerstva dopravy je dosažení co nejefektivnějšího užívání dopravních značek tak, aby vzniklé dopravní řešení bylo přehledné, uživatelsky přívětivé, srozumitelné a současně bezpečné. To vše za vynaložení přiměřených nákladů.

Právní rámec dopravních opatření poskytuje především zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích (dále jen „vyhláška“). Stavebně technický rámec je tvořen příslušnými stavebními a technickými normami a technickými předpisy, specificky např. Technické podmínky č. 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty (dále jen „TP 179“).

Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí tvořit ucelený systém a směřují se užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

V provozu byla identifikována řada křížení stezek s jinou pozemní komunikací, která buď nejsou dostatečně výrazná a splývají s okolím tak, že je řidiči pozdě identifikují (nebo vůbec) anebo se jedná o místa s nadbytečným počtem svislých dopravních značek, které často vedou k tomu, že je pro cyklisty pohodlnější a rychlejší jet v hlavním dopravním prostoru komunikace spolu s motorovými vozidly než využít cyklostezku. Dochází tím také ke vzniku zbytečného vizuálního smogu.

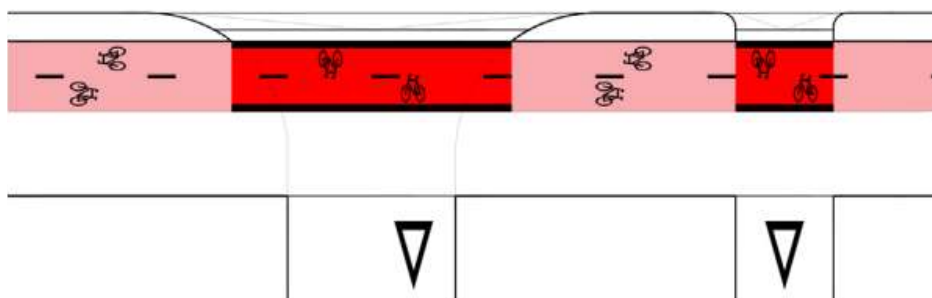
Zdrojem těchto nevhodných řešení mohou být např.:

- chybějící širší koncepce využití a rozvoje daného území,
- nerespektování zásad proporcionality a vyrovnaného bezpečí a komfortu pro všechny uživatele,
- upřednostnění jednoduchého a rychlého řešení bez komplexního posouzení souvislostí,
- možný nedostatek finančních prostředků na lepší infrastrukturní řešení (je levnější vedení cyklostezky po chodníku než vybudování samostatné cyklostezky),
- neznalost platné legislativy a různých možností řešení značení v souladu s ní,
- přepjatě formalistický výklad právních a technických předpisů ze strany orgánů stanovujících místní úpravu provozu na pozemních komunikacích,
- historicky překonané značení stanovené před rokem 2016 (nová vyhláška o dopravním značení), které neumožňovalo vhodnější řešení,
- nesprávný pocit, že více značek = bezpečnější komunikace atd.

Příklady **nevhodně** řešených křížení cyklostezky a výjezdu nebo chodníku:



V souladu s platnou legislativou doporučuje Ministerstvo dopravy místa křížení stezek s výjezdy z parkovišť, továren, čerpacích stanic, z pozemků nebo z jiných účelových pozemních komunikací řešit s využitím variant vodorovné dopravní značky V 8 (Přejezdy pro cyklisty) případně se symboly dopravní značky P 6 (Dej přednost v jízdě) tak, aby vzniklá úprava byla bezpečná, přehledná, intuitivní a uživatelsky příznivá. Pro zvýšení přehlednosti a pro minimalizaci rizik je doporučeno barevné zvýraznění příslušných ploch, jak je uvedeno v TP 179.



Na bezpečnost v místě křížení se vztahují mj. tato ustanovení zákona o silničním provozu:

- § 5 odst. 2 písm. h) – řidič [tedy i cyklista = řidič nemotorového vozidla] nesmí ohrozit cyklistu přejíždějícího pozemní komunikaci na přejezdu pro cyklisty,
- § 57 odst. 8 – před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zdali může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče k náhlé změně směru nebo

rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo.

Pokud cyklista ze stezky pro cyklisty hodlá vyjet, pak se řídí ustanovením § 23 odst. 1 - při vjíždění z místa ležícího mimo pozemní komunikaci na pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě vozidlům nebo jezdcům na zvířatech jedoucím po pozemní komunikaci nebo organizovanému útvaru chodců nebo průvodcům hnaných zvířat se zvířaty jdoucím po pozemní komunikaci. To platí i při vjíždění z účelové pozemní komunikace nebo ze stezky pro cyklisty nebo z obytné, pěší nebo cyklistické zóny na jinou pozemní komunikaci. **Z výše uvedeného plyne, že na výjezdy ze stezek není potřeba umisťovat dopravní značky upravující přednost.**

Podle § 3 odst. 3 vyhlášky platí, že zákaz, omezení nebo příkaz je ukončen nejbližší křižovatkou nebo příslušnou dopravní značkou. Současně, podle § 2 písm. w) zákona o silničním provozu platí, že křižovatka je místo, v němž se pozemní komunikace protínají nebo spojují; za křižovatkou se nepovažuje vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci. To znamená, že **vyústění polní nebo lesní cesty nebo jiné účelové pozemní komunikace na jinou pozemní komunikaci neukončuje platnost příkazů vyplývajících ze značek pro stezky.** Tam, kde to vyžaduje bezpečnost silničního provozu, zejména rozhledové poměry nebo hustota provozu, je vhodné instalovat některou z variant vodorovné dopravní značky č. V 8 (Přejezd pro cyklisty).

V místě začátku stezky je potřeba umístit příkazovou značku pro označení stezky, aby bylo zřejmé, že se jedná o stezku, na které platí specifická pravidla. V případě běžného ukončení stezky je nutné umístit příslušnou dopravní značku pro ukončení stezky. **Dopravní značku pro ukončení stezky lze, je-li to vhodné, umístit pouze při levé straně pozemní komunikace na rub jiné z dopravních značek pro stezky.** Tím lze ušetřit zábor prostoru a finanční náklady.

V případě, kdy přechází jedna stezka v jinou (například stezka pro cyklisty přechází ve stezku pro chodce a cyklisty smíšenou), podle ustanovení § 3 odst. 6 vyhlášky, které bylo **novelizováno k 1.1.2024, není potřeba v místě změny stezky umisťovat dopravní značku pro ukončení jedné stezky,** neboť podle novelizovaného ustanovení dopravní značka pro označení stezky zároveň ukončuje předchozí stezku, byla-li zřízena.

Příklady **optimálně** řešených křížení cyklostezky s výjezdem apod.:



**V rámci platných předpisů lze pro vyznačení stezek při použití vhodného konceptu kombinace dopravních značek a stavebně technických prvků použít minimum příslušných dopravních značek. V optimálním případě jen značku označující začátek stezky. Ve vhodných případech také dopravní značku pro konec stezky.** Zásada střídmosti a uvážlivosti při plánování umístění dopravních značek pomůže vytvořit bezpečné, přehledné a uživatelsky komfortní řešení dopravní situace při vynaložení optimálních finančních nákladů.

Závěrem připomínáme, že stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích se řídí ustanovením § 77 zákona o silničním provozu. Ministerstvo dopravy obecně doporučuje úřadům příslušným k jejímu stanovení řídit se stanovisky dotčených orgánů dle § 77 odst. 2 zákona o silničním provozu.

S pozdravem  
Mgr. Stanislav Dvořák  
ředitel  
Odbor agend řídičů