

EU by měla stanovit nové standardy pro elektrokoloběžky: Maximální rychlost 20 km/h, věkový limit 16 let a další

13.11.2024 - Lukáš Kadula | Centrum dopravního výzkumu

Nová zpráva, kterou dnes zveřejnila Evropská rada pro bezpečnost dopravy, vyzývá k vypracování povinných technických požadavků pro všechny elektrokoloběžky prodávané v Evropské unii, které by nahradily současnou směť vnitrostátních požadavků a dobrovolných norem.

Tyto normy by podle ETSC měly zahrnovat omezení rychlosti na 20 km/h a požadavky na stabilitu, minimální brzdění a maximální zrychlení. V období od ledna 2023 do října 2024 bylo v Česku zraněno 721 jezdců na elektrokoloběžkách, z toho 5 smrtelně.

Zvyšující se penetrace elektrokoloběžek se promítá již také v evidenci dopravních nehod. Od ledna 2023 začala Policie ČR u šetřených dopravních nehod s účastí cyklistů nově rozlišovat jízdní kola a koloběžky také v detailu s/bez elektropohonu. V období uplynulých 22 měsíců (od ledna 2023 do října 2024) bylo evidováno 857 nehod s účastí elektrokoloběžek, při kterých bylo 5 osob usmrceno, 54 osob těžce a 662 osob lehce zraněno. Detailní informace poskytuje veřejně dostupná webová aplikace Dopravní nehody v ČR, ze které lze zjistit desítky informací ke každé evidované nehodě (pozn. nejen s účastí elektrokoloběžek). „Socioekonomické ztráty z nehod s účastí jezdců na elektrokoloběžkách překročily ve sledovaném období 2,9 mld. Kč. Uvedené ztráty dělíme na ty z osobních následků, což jsou náklady související se zraněním osob (vč. smrtelných), a na ztráty z dopravních nehod, což jsou primárně hmotné škody, důsledky kongescí a náklady související například se zásahem u dopravní nehody, kde jsou započteny náklady na hasiče a policii,“ uvádí Alena Daňková z oblasti Hodnocení dopadů dopravy, strategií a vzdělávání Centra dopravního výzkumu.

Ve sledovaném období bylo evidováno 721 zraněných osob na elektrokoloběžkách, 566 z nich (78,5 %) pak bylo Policií ČR shledáno za viníky těchto nehod. U 247 z nich byla zjištěna přítomnost alkoholu, tj. 44 % osob na elektrokoloběžkách, které zavinily dopravní nehodu a byly zraněny, byly pod vlivem alkoholu. Znepokojujícím faktem je, že ve 169 z 247 případů byla zjištěna přítomnost alkoholu nad 1,5 ‰. „Alkohol z hlediska lidského selhání přispívá ke vzniku dopravních nehod se zraněním cyklistů (7,0 %), nejčastěji je zastoupena nepozornost (46,1 %), nesprávné vyhodnocení situace (13,9 %), vysoká rychlost (a nepřizpůsobení jízdy 11,3 %) a vědomé nerespektování pravidel silničního provozu (8,7 %). Alarmující je skutečnost, že i přes nulovou toleranci alkoholu za volantem a řidítky v České republice je u téměř poloviny jezdců na elektrokoloběžkách, kteří zavinili dopravní nehodu, zjištěna přítomnost alkoholu – často dokonce s hladinou nad 1,5 ‰,“ doplňuje nehodová data Kateřina Bucsházy z oblasti Hlubkové analýzy dopravních nehod. Hlubková analýza dopravních nehod (HADN), je unikátní výzkumnou činností Centra dopravního výzkumu. Podrobně analyzuje vybrané dopravní nehody se zraněním v Jihomoravském kraji, a to jak z hlediska dopravní infrastruktury, tak vozidlové techniky i lidského faktoru. Jestliže Policie ČR eviduje u dopravní nehody nižší desítky informací, HADN několik tisíc.

Výzkumníci, kteří se na zprávě ETSC podíleli, doporučují, aby vlády jednotlivých zemí stanovily minimální věk 16 let pro řidiče elektrokoloběžek, povinnost používat ochranné přilby a zakázaly jízdy po požití alkoholu nebo drog nebo jízdy se spolujezdcí. Jenny Carsonová, spoluautorka zprávy, uvedla: „Elektrokoloběžky jsou nyní zavedeným a oblíbeným způsobem dopravy v městských

oblastech v EU. Jsou však také spojeny s určitým rizikem, které je třeba řešit účinněji než dnes. Správnou kombinací bezpečnějšího dopravního prostředí ve městech, bezpečnějších vozidel a bezpečnějšího chování jezdců můžeme zajistit, aby byly silnice bezpečnější jak pro jezdce na elektrokoloběžkách, tak pro cyklisty a chodce.“

V národních údajích z evropských zemí výzkumníci zjistili 119 úmrtí na silnicích v roce 2022 při srážkách s „motorovými mikromobilními zařízeními“ – kategorií osobních lehkých elektrických vozidel, které dominují elektrokoloběžky, ale zahrnuje i vzácnější vozidla, jako jsou elektrické jednokolky. Ačkoli toto číslo představuje nárůst oproti předchozím letům, může to být způsobeno jednoduše zvýšeným počtem jezdců na elektrokoloběžkách. Výzkumníci požadují více údajů o používání elektrokoloběžek, aby lépe pochopili míru rizika, která je podle některých předchozích analýz vyšší než u cyklistiky.

Při mnoha nehodách a zraněních na elektrokoloběžkách je zraněn pouze jezdec, nikoliv ostatní účastníci silničního provozu. V takových případech nemusí být na místo nehody přivolána policie, což vede k tomu, že srážka není v národních údajích zaznamenána. Na národní úrovni je třeba více pracovat na propojení nemocničních údajů s policejními záznamy, aby bylo možné získat úplnější obraz o míře zranění.

Hlášená úmrtí související s jízdou na elektrokoloběžkách často zahrnují alkohol, přičemž z omezených dostupných údajů vyplývá, že polovina až dvě třetiny usmrcených osob před jízdou požíly alkohol. Opatření proti jízdě pod vlivem alkoholu by měla zahrnovat zákonné limity s odpovídající úrovní vymáhání. Ve Finsku a Norsku městské orgány požadovaly po poskytovatelích sdílených elektrokoloběžek, aby omezili rychlost v noci, nebo sdílené elektrokoloběžky v nočních hodinách zcela zakázaly – tato opatření vedla ke snížení počtu zranění.

Omezení rychlosti na 30 km/h v městských oblastech je jedním z hlavních nástrojů, které mohou města využít ke snížení rizik pro uživatele elektrokoloběžek v městských oblastech. U řidičů osobních automobilů, dodávek a nákladních vozidel jedoucích rychlostí 30 km/h nebo nižší je mnohem menší pravděpodobnost, že usmrtí zranitelné účastníky silničního provozu, jako jsou jezdci na elektrokoloběžkách, chodci a cyklisté.

Na elektrokoloběžky se vztahují některé stávající předpisy EU o výrobcích, například předpisy týkající se strojních zařízení a baterií, neexistuje však žádná povinná jednotná norma pro elektrokoloběžky, která by se vztahovala na faktory, jako je stabilita, maximální rychlost a brzdný výkon. Vzhledem k neexistenci nařízení EU vypracovalo několik členských států EU, včetně Německa a Španělska, pro tato vozidla vlastní vnitrostátní normy. ETSC doporučuje, aby EU vypracovala jednotný soubor povinných technických požadavků, včetně povinného omezení maximální rychlosti na 20 km/h, které by bylo nastaveno z výroby. Maximální rychlost 20 km/h pro elektrokoloběžky již na národní úrovni vyžaduje 11 evropských zemí. Nové normy by podle ETSC měly rovněž vyžadovat minimální úroveň brzdného výkonu, omezení maximální akcelerace, přední a zadní brzdy, zvukové výstražné zařízení (např. zvonek) a také přední a zadní světla. EU má povinné bezpečnostní normy pro nové osobní automobily, dodávky a nákladní automobily, které zahrnují vybavení automatickými systémy nouzového brzdění, jež mohou pomoci zabránit srážkám s chodci a cyklisty. Takové systémy však v současné době nejsou vyžadovány pro rozpoznání jezdců na elektrokoloběžkách. Podle ETSC je třeba normu brzy aktualizovat, protože trvá roky, než se nové bezpečnostní technologie dostanou do většiny vozidel na silnicích.

Důležité informace k problematice elektrokoloběžek jsou k dispozici na webových stránkách Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy. V České republice aktuálně probíhá projekt Bezpečně na elektrokoloběžce, zaměřený na zvýšení bezpečnosti při využívání těchto dopravních prostředků. Projekt spojuje několik vzájemně souvisejících aktivit, které mají za cíl oslovit širokou

veřejnost a zvýšit povědomí o bezpečném používání elektrokoloběžek. „Kontaktní kampaň přináší interaktivní zážitek, který kombinuje zábavu s edukací. Návštěvníci mohou vyzkoušet různé aktivity a získat tak praktické zkušenosti a informace o bezpečné jízdě. Online prostředí projektu zahrnuje webové stránky, edukační videa a aktivní přítomnost na sociálních sítích. Cílem je oslovit co nejširší publikum a vytvořit prostor pro diskusi o bezpečnosti na elektrokoloběžkách. Projekt kombinuje offline a online aktivity, aby dosáhl co největšího dopadu a přispěl ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu,“ uvádí Radka Binhaková, autorka projektu a krajská koordinátorka BESIP.

[1] CDV: Dopravní nehody v ČR. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>

[2] KADULA, Lukáš, POSPÍŠILOVÁ, Dagmar, 2024. Vliv alkoholu na nehodovost řidičů elektrokoloběžek. *Silniční obzor*. 85(5), 8-12. ISSN 0322-7154.

[3] ETSC: EU should set mandatory safety standards for e-scooters, including 20 km/h maximum speed. Dostupné z: <https://etsc.eu/>

[4] BESIP: Elektrokoloběžky. Dostupné z: <https://besip.cz/Ucastnici-silnicniho-provozu/Cykliste/Elektrokolobezky>

[5] Prevencí pro život: Bezpečně na elektrokoloběžce. Dostupné z: <https://bezpecnenaelektrokolobezce.cz/>

Ing. Lukáš Kadula

+420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, Brno

EU by měla stanovit nové standardy pro elektrokoloběžky (387,86 KB)

<https://www.cdv.cz/tisk/eu-by-mela-stanovit-nove-standardy-pro-elektrokolobezky-maximalni-rychlost-20-km-h-vekovy-limit-16-let-a-dalsi>