

POJĎME ZAVÉST ZÓNU SETKÁVÁNÍ I V ČESKU

koncepční návrh implementace sdíleného prostoru (zóny setkávání)
jako nástroje zklidnění dopravy i zkvalitnění veřejných prostranství
v podmínkách Česka

Vojtěch Novotný
Karel Hájek



V O
N O

Česká města a obce nemají v současné době možnost využít osvědčený a v zahraničí úspěšný nástroj zklidnění dopravy, zkvalitnění veřejných prostranství i prostředí pro život jejich obyvatel a návštěvníků...

Tento nástroj se nazývá "sdílený prostor" (zóna setkávání).

Sdílený prostor (v zahraniční odborné literatuře označovaný jako Shared Space, Begegnungszone, Zonde de rencontre, Woonerf) je moderní urbanisticko-dopravní koncept, který je založen na integrovaném využívání prostoru ulice či veřejného prostranství všemi či vybranými módy dopravy a ve kterém veřejný prostor lze vyváženě využít pro společenskou, ekonomickou, pobytovou i dopravní funkci po celého jeho šířce.

Koncept sdíleného prostoru odstraňuje „tradiční“ rozdělení ulice či veřejného prostranství na oddělené „zóny“ pro jednotlivé druhy dopravy, odstraňuje prvky regulace jednotlivých druhů dopravy (dopravní značení, světelnou signalizaci apod.), a naopak vytváří podmínky pro přirozené chování a vzájemnou interakci všech uživatelů prostoru založenou na principu přirozeného lidského chování a vzájemné ohleduplnosti, kdy žádný z módů dopravy není nadřazený. Typickým obecným znakem sdílených prostorů je volný pohyb všech uživatelů (chodců, cyklistů i motorových vozidel), kdy vzájemná interakce je založena na očním kontaktu a vzájemné „dohodě“. To v konečném důsledku vede ke zvýšení bezpečnosti všech uživatelů sdíleného prostoru i k výraznému oživení společenské a ekonomické funkce ulice či veřejného prostranství. V podstatě se jedná o návrat k původnímu vnímání ulice. Ulice totiž není čistě dopravní infrastrukturou, ale místem s mnoha funkcemi.

Realizace ulice či veřejného prostranství formou sdíleného prostoru principiálně přináší vyvážení všech funkcí ulic a náměstí za celkového zvýšení bezpečnosti všech jejich uživatelů. Z dopravně-inženýrského hlediska jsou sdílené prostory nástrojem zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty, zklidnění dopravy a snížení rychlosti motorových vozidel (v řadě případů i snížení intenzit motorové dopravy a celkové zvýšení bezpečnosti provozu).

V Česku, na rozdíl od řady evropských i světových zemích, nejsou podmínky pro navrhování sdílených prostorů vytvořeny. Právní ani technické normy s ním nepočítají. Když v Česku chce nějaké město či obec sdílený prostor realizovat, velmi pravděpodobně „skončí“ na dotčených orgánech státní správy, které toto řešení nepovolí, protože není uvedeno v příslušné legislativě a normách. Přitom například v sousedním Rakousku zavedli do své legislativy možnost realizovat sdílené prostory (begegnungszone) již v roce 2013 a od té doby vznikly po celém Rakousku desítky úspěšných realizací.

Není důvod, aby Česko stálo mimo tento trend a zbytečně se připravovalo o možnost sdílené prostory navrhovat a realizovat. I v Česku stoupají požadavky na kvalitu veřejných prostranství, uličních prostorů a náměstí, zároveň dávají česká města a obce větší důraz na reálnou aplikaci principů udržitelné mobility a podpory pěší dopravy.

Tento materiál představuje principy sdíleného prostoru a obsahuje podrobnou rešerši právní úpravy, technických norem a odborné literatury v zemích, ve kterých se sdílené prostory již roky standardně navrhují. Na základě této rešerše přináší koncepční návrh implementace sdíleného prostoru do české legislativy a technických norem (jako dopravní režim "zóna setkávání") a shrnuje principy navrhování a projektování sdílených prostorů (zón setkávání).

Podarí se zóny setkávání v Česku zavést?

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.
doc. Ing. Karel Hájek, Ph.D.



Tento materiál vznikl v návaznosti na výstupy ze zakázky pro Magistrát hl. m. Prahy, Odbor dopravy, na téma "Sdílený prostor" (část A - zahraniční rešerše a část B - koncepční návrh implementace sdíleného prostoru v podmínkách Česka) realizované v období listopad 2020 - srpen 2021, a to na základě opatření Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (P+) s názvem "Sdílený prostor - legislativní opatření".

V O
N O

Sdílený prostor / Zóna setkávání

Priorita pěších, zklidnění dopravy i hezčí ulice pro česká města a obce 5

Shared space, Begegnungszone, Zone de rencontre, Woonerf, Berner modell

Rešerše zahraniční praxe 13

Návrh implementace zóny setkávání do českých právních a technických norem

Připravený návrh úpravy zákona, vyhlášek a relevantních technických norem 53

Návrh zásad navrhování zón setkávání v Česku

Draft budoucích technických podmínek (TP) 63

Jaký by měl být další postup?

Pojďme vytvořit systémové podmínky pro navrhování zón setkávání 97



- Zóna setkávání (sdílený prostor) je úspěšný dopravně-urbanistický koncept představující návrat k přirozenému vnímání ulice, návsi či náměstí jako multifunkčnímu veřejnému prostranství se společenskou, ekonomickou, pobytovou i dopravní funkcí, které jsou navzájem vyvážené. To jsou kvality, která i česká města a obce hledají.

SDÍLENÝ PROSTOR

SHARED SPACE

Priorita pěších, zklidnění dopravy
i hezčí ulice pro česká města
a obce.

Sdílený prostor

Sdílený prostor je moderní urbanisticko-dopravní koncept, který je založen na integrovaném využívání prostoru ulice či veřejného prostranství všemi či vybranými módy dopravy a ve kterém veřejný prostor lze vyváženě využít pro společenskou, ekonomickou, pobytovou i dopravní funkci po celého jeho šířce.

Koncept sdíleného prostoru odstraňuje „tradiční“ rozdělení ulice či veřejného prostranství na oddělené „zóny“ pro jednotlivé druhy dopravy, odstraňuje prvky regulace jednotlivých druhů dopravy (dopravní značení, světelnou signalizaci apod.), a naopak vytváří podmínky pro přirozené chování a vzájemnou interakci všech uživatelů prostoru založenou na principu přirozeného lidského chování a vzájemné ohleduplnosti, kdy žádný z módů dopravy není nadřazený. Typickým obecným znakem sdílených prostorů je volný pohyb všech uživatelů (chodců, cyklistů i motorových vozidel), kdy vzájemná interakce je založena na očním kontaktu a vzájemné „dohodě“. To v konečném důsledku vede ke zvýšení bezpečnosti

všech uživatelů sdíleného prostoru i k výraznému oživení společenské a ekonomické funkce ulice či veřejného prostranství. Realizace ulice či veřejného prostranství formou sdíleného prostoru principiálně přináší vyvážení všech funkcí ulic a náměstí za celkového zvýšení bezpečnosti všech jejich uživatelů.

Z dopravně-inženýrského hlediska jsou sdílené prostory nástrojem zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty, zklidnění dopravy a snížení rychlosti motorových vozidel (v řadě případů i snížení intenzit motorové dopravy a celkové zvýšení bezpečnosti provozu).

/// Sdílený prostor vlastně představuje návrat k přirozenému vnímání ulice či náměstí jako multifunkčního veřejného prostranství, kde společenská, ekonomická, pobytová i dopravní funkce jsou navzájem vyvážené.



Příklad sdíleného prostoru v Německu: Markplatz, Schönebeck (Elbe) byl první realizací ulice formou sdíleného prostoru v Sasku-Anhaltsku.



Sdílený prostor v centru obce na místě původní křižovatky (Pyonton, Velká Británie).



Přednádražní prostor řešený formou sdíleného prostoru (Männendorf, Švýcarsko) [60].



Ulice s charakterem sdíleného prostoru (ul. Piotrowska, Łódź).



HLAVNÍ PRINCIPY SDÍLENÉHO PROSTORU

Ulice ke svým uživatelům mluví prostřednictvím atmosféry, uspořádáním prostoru i historií, nikoliv dopravním značením.

Jednoduchá pravidla pro vozidla: pomalá jízda a přednost zprava (nic víc).

Ve středu projektování sdíleného prostoru je člověk (ne vozidlo).

Vytvoření „šířky vidění“ a oční kontakt mezi uživateli.

Snížení rychlostního rozdílu mezi uživateli.

Všichni uživatelé mají stejná práva (rovnost).

Doprava v ulici je prostředek, nikoliv cíl.

Zjevná nejistota pomáhá podporovat skutečnou bezpečnost („produktivní chaos“).

Veřejná doprava je součástí a udržitelně zajišťuje dopravní obslužnost.

Auto není problém, je součástí řešení.

Bezbariérovost je zajištěna. Pro osoby se sníženou schopností pohybu je to ideální řešení, bezpečný pohyb osob se sníženou schopností orientance lze bez problémů zajistit.



Cesta ke sdílenému prostoru (od segregace zpět k integraci)

Veřejná prostranství měst – ulice a náměstí – mají řadu funkcí, respektive by k těmto funkcím měly vytvářet podmínky. V historii byla veřejná prostranství vždy užívána jako multifunkční prostory se společenskou, ekonomickou, pobytovou i dopravní funkcí. Tyto funkce veřejného prostranství spolu koexistovaly a vyváženě ovlivňovaly prostorové využití veřejných prostranství. Tato veřejná prostranství tak přirozeně fungovala jako „sdílené prostory“.

Na silný nárůst individuálního motorismu v Evropě po druhé světové válce zareagovalo dopravní inženýrství konceptem segregace intenzivního motorového provozu od bezmotorového a rychlého provozu od pomalého. Tento přístup se začal projevovat v uspořádání ulic v prostředí intravilánu od 60. let 20. století. Výsledkem bylo striktní fyzické rozdělení uličního prostoru na „chodník“ a „vozovku“, rozšiřování jízdních pruhů a celkové zvyšování podílu ploch pro motorovou dopravu a parkování ve veřejných prostranstvích, instalace zábradlí a dalších bariér a technicistní instalace dopravního značení dle premisy, že segregace, bariéry a značení vede k „maximální míře bezpečnosti“ provozu na pozemních komunikacích. Tento přístup však vede k významnému potlačení ostatních funkcí veřejných prostranství a vytváření veřejných prostranství pouze jako dopravní infrastruktury, nikoliv jako místa k životu.

Jako reakce na princip segregace jednotlivých druhů dopravy v prostředí intravilánu byl zejména v Nizozemsku na začátku 70. let 20. století znovu objeven princip integrace motorové a nemotorové dopravy v jednom prostoru. Princip tzv. živoucích ulic byl v Nizozemsku vtělen do tehdy nově zavedeného dopravního režimu obytných zón. Cílem obytných zón bylo zejména snížení počtu projíždějících vozidel v ulicích s obytnou zástavbou i snížení rychlosti jejich průjezdu, a to podle zásady, že automobily v ulici mohou jezdit, ale při nízké rychlosti a rovnocenné interakci s chodci a hrajícími si dětmi. Toho bylo docíleno jak stavebním uspořádáním ulice, aplikací zklidňovacích opatření, tak i záměrným umístěním stromů či městského mobiliáře. Nizozemská iniciativa nakonec v následujících letech vyústila v řadu podobných řešení prakticky ve všech evropských zemích.

Dopravní režim „obytná zóna“ implementovaly evropské země (včetně Česka) do svých příslušných právních norem v 70. či 80. letech 20. století, přičemž užití tohoto dopravního režimu je obvykle určeno pro obslužné ulice v oblastech nízké či středně vysoké obytné zástavby, kde pobytová funkce a hry dětí jsou primárními funkcemi uličního prostoru a intenzity motorové dopravy jsou velmi malé. Dopravní režim je postaven na principu přednosti chodců (i hrajících si dětí). Rychlost pohybu vozidel je omezena na 20 km/h (obvykle), 15 km/h (např. Dánsko) či na rychlost chůze pěších (např. Německo).

Zatímco se obytné zóny navrhovaly v oblastech s funkcí rezidentního bydlení, v centrech měst byla vybraná významná veřejná prostranství (hlavní náměstí, obchodní ulice) přestavována do podoby reprezentativních pěších zón. Narozdíl od obytných zón



Obytná zóna.



Pěší zóna.



Sdílený prostor.

Obytná zóna

Obytné zóny jsou místní komunikace funkční skupiny D1 (komunikace se smíšeným provozem). Budují se ve stávajících či nových obytných souborech a slouží k přímé obsluze všech objektů.

Cílem navrhování obytné zóny je přizpůsobení provozu vozidel pobytové funkci přílehlé zástavby či prostoru. V obytné zóně se všichni účastníci provozu dělí o společný prostor. Pobytová funkce této komunikace převládá nad funkcí dopravní. To je zdůrazněno jejím stavebním řešením.



DOPRAVNÍ REŽIM V OBYTNÉ ZÓNĚ V ČESKU

- chodci mohou užívat obytnou zónu v celé její šířce
- řidič musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo
- řidič smí jet rychlostí nejvýše 20 km/h
- jsou povoleny hry dětí přímo v dopravním prostoru
- chodci i hrající si děti musí umožnit vozidlům jízdu
- stání vozidel je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště
- při vyjíždění z obytné zóny na jinou komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě

Je standardem, že stavební uspořádání obytné zóny má přirozeně pobytovou a herní funkci podporovat a zároveň přirozeně zklidňovat provoz motorových vozidel a cyklistů, a to zejména opuštěním tradičního rozdělené uličního prostoru na „chodníky“ a „vozovku“, a naopak řešením celého uličního prostoru v jedné úrovni s prvky zklidnění dopravy, zeleně a městského mobiliáře.

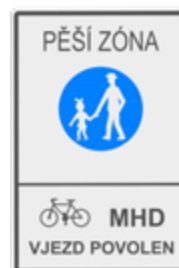
Této charakteristice odpovídá i český dopravní režim „obytná zóna“. Podle platné české technické literatury ([4], [5]) je obytná zóna místní komunikací funkční podskupiny D1 „komunikace se smíšeným provozem“. Budují se ve stávajících nebo nových obytných souborech a slouží k přímé obsluze všech objektů za stanovených podmínek provozu. Principem obytné zóny je, že se jednotliví uživatelé dělí o společný prostor, pobytová funkce převládá nad funkcí dopravní, přičemž stavební řešení by mělo vést k přizpůsobení provozu vozidel pobytové funkci přílehlé zástavby či prostoru.

Dopravní režim v obytné zóně a související dopravní značení v Česku definuje Zákon č. 361/2000 Sb. (oddíl 2 „Jízda vozidly ve zvláštních případech“, § 23 a §39)[2], respektive Vyhláška č. 294/2015 Sb. [3].

Pěší zóna

Pěší zóny jsou místní komunikace funkční skupiny D1 (komunikace se smíšeným provozem) a jsou výrazem podpory pěší mobility. Aplikovány jsou především v centrech měst, v obchodních či lázeňských centrech měst a obcí či v centrech občanské vybavenosti.

Cílem navrhování pěších zón je umožnění bezpečného a nerušeného pohybu chodců. Ostatní druhy dopravy jsou v pěší zóně vyloučeny, vyjma cyklistické dopravy, veřejné dopravy či obslužné motorové dopravy, pokud to příslušné dopravní značení umožňuje.



DOPRAVNÍ REŽIM V PĚŠÍ ZÓNĚ V ČESKU

- chodci mohou užívat obytnou zónu v celé její šířce
- řidič musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo
- řidič smí jet rychlostí nejvýše 20 km/h
- jsou povoleny hry dětí přímo v dopravním prostoru
- chodci i hrající si děti musí umožnit vozidlům jízdu
- stání vozidel je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště
- při vyjíždění z obytné zóny na jinou komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě

Stavební uspořádání pěší zóny typicky podporuje volný pohyb chodců. Prostor je řešen v jedné výškové úrovni a typicky má vysokou architektonickou hodnotu. Součástí prostoru mohou být prvky zeleně, městského mobiliáře i umělecká či historická díla. Časté je využití částí prostoru pro posezení, zahrádky restaurací či kaváren, pořádání výstav pod širým nebem, společenských, kulturních či sportovních akcí. Této charakteristice odpovídá i český dopravní režim „pěší zóna“. Podle platné české technické literatury ([4], [5]) je pěší zóna místní komunikací funkční podskupiny D1 „komunikace se smíšeným provozem“. Pěší zóny jsou výrazem podpory pěší mobility a kvality veřejných prostranství v centrech měst, obchodních a lázeňských částech měst či v centrech občanské vybavenosti. Společenská, obchodní a pobytová funkce výrazně převažuje nad funkcí dopravní, tomu odpovídá i uspořádání a stavební řešení prostranství, motorová doprava je (vyjma zásobování, případně MHD či místní obsluhy za stanovených podmínek provozu) vyloučena.

Dopravní režim v pěší zóně a související dopravní značení v Česku definuje Zákon č. 361/2000 Sb. (oddíl 2 „Jízda vozidly ve zvláštních případech“, § 23 a §39)[2], respektive Vyhláška č. 294/2015 Sb. [3].

jsou peší zóny vyhrazeny peším, případně i cyklistům, motorová doprava je z nich prakticky vyloučena (vyjma zásobování či případně provozu spojů MHD). K realizaci peších zón přistupovala evropská města již od 50. či 60. let 20. století. Jednalo se nejen o reakci na vzestup automobilismu a související značná zatížení ulic v centrech měst motorovou dopravou, ale i o nástroj pro vytvoření reprezentativních kvalitních veřejných prostranství.

Sdílený prostor umožňuje realizovat kvalitní a funkční ulice a veřejná prostranství upřednostňující městské aktivity, avšak bez vyloučení motorové dopavy v těchto prostranstvích. To je velkou devízou sdílených prostorů, kterou žádný jiný typ uspořádání uličního prostoru v zásadě neposkytuje.

Řada studií i materiálů vydaných oficiálními autoritami (například [6], [11], [14] či [15]) analyzující případové studie realizace sdíleného prostoru potvrzuje, že realizace sdíleného prostoru obecně vede k následujícím pozitivním efektům:



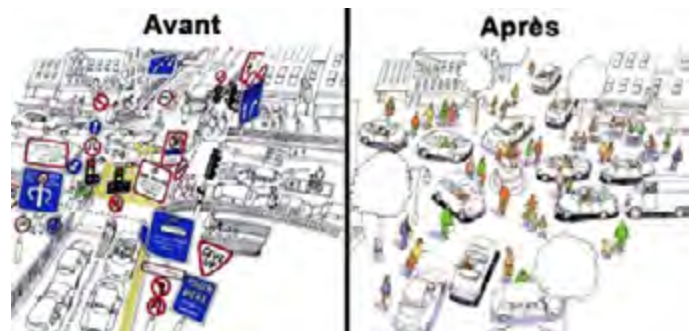
Produktivní chaos znamená vyšší reálnou bezpečnost

Ač to „tradičně“ smýšlejícím dopravním inženýrům často nedává smysl, odstranění segregace ploch pro jednotlivé druhy dopavy, dopravního značení, zábradlí a dalších prvků a zavedení jedné výškové úrovně a vzájemné „rovnosti“ všech uživatelů prostoru prokazatelně vede k vyšší bezpečnosti všech uživatelů. Tento fakt se může zdát paradoxní, ale ve skutečnosti není. Je to dáno několika hlavními aspekty sdíleného prostoru:

- Vzájemná interakce všech uživatelů prostoru je založena na vzájemné rovnosti a očním kontaktu jednotlivých uživatelů, kteří se mezi sebou musí „dohodnout“.
- Rychlosti pohybu všech uživatelů sdíleného prostoru jsou malé a jsou především relativně homogenní (neexistují velké rozdíly mezi rychlostmi jejich pohybu).
- Jedna výšková úroveň prostoru přispívá k volnému pohybu chodců všemi směry a zároveň přináší určitou úroveň „nejistoty“ pro řidiče motorových vozidel. Ti se přirozeně chovají opatrněji.
- Volný pohyb chodců i stavební uspořádání prostoru vycházející z principů zklidnění dopavy vede k pomalé, ale plynulé jízdě vozidel přes sdílený prostor.

// Principem sdíleného prostoru je předat odpovědnost za bezpečnost provozu lidem, jednotlivým uživatelům.

Les zones résidentielles et de rencontre – le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel [6]



Před a po zavedení sdíleného prostoru (ilustrace: carfree.fr).

Principem sdíleného prostoru je totiž předat odpovědnost za bezpečnost provozu lidem, jednotlivým uživatelům.

Vyšší bezpečnost sdíleného prostoru oproti původnímu uspořádání dokazuje řada studií a odborné literatury, které mapují reálné zkušenosti z provozu ve sdílených prostorech v jednotlivých evropských zemích (například [6], [7], [10], [11], [12], či [13]).

// Aktivita jako obchody a služby generují pěší proudy i toky vozidel. Sdílený prostor poskytuje prioritu chodcům pohybujícím se mezi motorovou dopravou, a umožňuje tak, plynulý a nespoutaný pohyb osob v prostoru. Sdílený prostor je synonymum pro volný pohyb chodců a zároveň pomalou, ale plynulou jízdu vozidel.

Les zones résidentielles et de rencontre – le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel (Belgie)

// Navrhování sdílených prostorů znamená vytvořit dobře fungující multifunkční veřejný prostor, ve kterém jsou všechny funkce veřejných prostranství v rovnováze a všichni uživatelé jsou si rovni.

Vejledning om anvendelse af Shared Space (Dánsko)

// „Zone de rencontre“ byla do zákona o silničním provozu implementována, aby umožňovala realizovat veřejná prostranství, ve kterých chce místní komunita upřednostňovat městské aktivity, avšak bez vyloučení motorové dopravy v těchto prostranstvích.

Zones de rencontre: premier retour d'expériences (Francie)

// Sousedé a přátelé se potkávají na ulici. Sdílené prostory vytvářejí podmínky, aby spontánní setkání neskončila pozdravem, ale aby vedly ke konverzaci mezi lidmi. To ve výsledku posiluje sousedské vztahy i sociální vazby v rámci místní komunity.

Begegnungszonen –eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung (Švýcarsko)

// Sdílený prostor: Více bezpečnosti, lepší kvalita života, lepší byznys.

SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland (Rakousko / Švýcarsko / Německo)



- ■ Než jsme vůbec přistoupili ke zpracování návrhu implementace zóny setkávání (sdíleného prostoru) do českého prostředí, zpracovali jsme podrobnou rešerši právních úpravy, technických norem a podmínek a technické literatury z vybraných zemí, kde se zóny setkávání (sdílené prostory) systematicky užívají, abychom z nich mohli pro Česko převzít to nejlepší.

SHARED SPACE
ZÓNA SETKÁVÁNÍ
SDÍLENÝ PROSTOR
BEGEGNUGSZONE
ZONE DE RENCONTRE
WOONERF
BERNER MODELL

Rešerše zahraniční praxe.

Sdílený prostor v zahraničí

Kořeny „rovného“ sdílení uličního prostoru sahají až do 60. let 20. století, kdy se v Nizozemsku začal v rezidenčních ulicích realizovat koncept „woonerf“, tehdy v podobě, kterou dnes v české odborné terminologii označujeme jako „obytná ulice“.

S prvními koncepty řešení i jiných než čistě rezidenčních ulic formou sdíleného prostoru přišel již v 70. letech 20. století nizozemský dopravní inženýr Hans Monderman, který jako první princip sdíleného prostoru popsal i navrhnul řadu realizací. Hans Monderman viděl v konceptu sdíleného prostoru vizi pro urbanisticky a společensky významná veřejná prostranství sídla (náměstí, historické centrum, obchodní ulice), ale i řešení některých křižovatek a míst v prostředí intravilánu, ve kterých v původním stavu nežádoucím způsobem převládaly dopravní plochy a byly bariérou pro pěší a cyklistickou dopravu. Není náhodou, že anglicky mluvící literatura často označuje ulice realizované ve formě sdíleného prostoru jako „living street“ (živoucí ulice).

Monderman na sebe v mezinárodním kontextu upozornil projektem z roku 2001, kde byl odpovědný za modernizaci přeplněné čtyřcestné křižovatky Laweiplein v centru města Drachten v severozápadním Nizozemsku. Odstranil obvyklý „nepořádek“ semaforů, výstražných značek a přechodů pro chodce a nahradil je integrovaným povrchem vozovky a chodníku a vyvýšeným kruhovým ostrůvkem trávy.

Vyhodnocení změny po roce od dokončení přestavby potvrdilo, že:

- se snížila četnost i délka dopravních kongescí
- se snížilo množství dopravních nehod o polovinu, přestože se objem dopravy zvýšil o třetinu
- navzdory měřitelnému zvýšení bezpečnosti místní obyvatelé vnímali křižovatku jako nebezpečnější (to lze připsat určité „nejistotě“ v pohybu jednotlivých uživatelů v prostoru, která je ale esenciálním principem přinášející bezpečnost provozu)

Monderman tím dokázal, že koncept „woonerf“ může fungovat i v jiných než čistě rezidenčních ulicích s velmi nízkou intenzitou motorové dopravy.

Užívání sdíleného prostoru se z Nizozemí rozšířilo do řady dalších evropských (například Belgie, Francie, Rakousko, Švýcarsko) i mimoevropských zemí (USA, Kanada, Austrálie) jako nástroj moderního dopravního inženýrství i urbanismu na tvorbu atraktivních a zároveň bezpečných veřejných prostranství, který zdravě vyvažuje všechny jejich funkce a především „vrací ulice lidem“.

// Sdílený prostor: Více bezpečnosti, lepší kvalita života, lepší byznys.

SHARED-SPACE-KONZEPTE
in Österreich, der Schweiz und Deutschland [46]

Řada studií i materiálů vydaných oficiálními státními autoritami analyzující případové studie realizace sdíleného prostoru potvrzuje, že realizace sdíleného prostoru obecně vede k následujícím pozitivním efektům:

- snížení rychlosti, zklidnění (motorové) dopravy a zvýšení bezpečnosti všech uživatelů prostoru
- zvýšení efektivity využití (z principu omezeného) uličního prostoru
- zvýšení úrovně socializace a komunitní aktivity
- zvýšení atraktivity ulice jako veřejného prostranství
- přívětivější ulice pro starší osoby i osoby se sníženou schopností pohybu (bezbariérovost)
- zlepšení životního prostředí
- oživení parteru, podpora lokální ekonomiky

Řada zemí tak implementovala sdílený prostor jako dopravní režim a typ veřejného prostranství do svých právních i technických norem či metodických dokumentů, a především sdílené prostory úspěšně realizuje.

Je samozřejmě evidentní, že sdílený prostor není zázračným nástrojem na vyřešení všech dopravních problémů města, nicméně je to nástroj značně univerzální – tomu odpovídá skutečnost, že typů prostorů, které je vhodné či dokonce žádoucí řešit formou sdíleného prostoru, je celá řada:

- významné městské třídy a obchodní ulice
- významná veřejná prostranství a náměstí
- plochy přestupních bodů (terminálů) veřejné dopravy a přednádražní prostory
- zklidnění ulice v blokové zástavbě s aktivním parterem
- prostory křižovatek
- malá náměstí a úzké ulice v centrech měst a obcí
- lokální ulice se školním kampusem, malým obchodním centrem či jinými významnými cíli

Případy realizace všech těchto typů sdílených prostorů lze nalézt v rámci Evropské unie i světa. Sdílený prostor jednoznačně má uplatnění v moderním urbanismu a dopravním inženýrství a především navrácí ulicím a veřejným prostranstvím jejich hlavní funkci.

PŘED A PO | KŘIŽOVATKA LAWEIPLEIN, DRACHTEN (NL)



Křižovatka Laweiplein v centru města Drachten - stav před a po realizaci sdíleného prostoru „ve tvaru“ kruhového objezdu (foto: mindatlas.org).



Devět vybraných evropských zemích (a Česko), ve kterých byla realizována rešerše právních a technických norem a technické literatury. V zeleně vyznačených zemích jsou sdílené prostory systematicky zřizovány.

Rešerše ve vybraných evropských zemích

V rámci přípravy koncepčního návrhu implementace sdíleného prostoru (zóny setkávání) do českého prostředí byla realizována podrobná rešerše právní úpravy, technických norem i dostupné technické literatury v celkem devíti evropských zemích - Belgii, Dánsku, Francii, Nizozemsku, Německu, Polsku, Rakousku, Slovensku a Švýcarsku.

Praxe navrhování sdílených prostorů a způsoby uspořádání a stavebního řešení jsou ve všech rešeršovaných zemích postaveny na v zásadě shodných principech. Způsob implementace sdíleného prostoru do legislativy se však v jednotlivých zemích mírně odlišuje.

V Nizozemsku se pro sdílený prostor používá stejný dopravně-inženýrský termín jako pro obytnou zónu - „woonerf“. Dopravní značení je rovněž shodné. Je zajímavé, že se nizozemské sdílené prostory často ani nevyznačují dopravním značením a dopravní režim je rozeznatelný „pouze“ stavebním uspořádáním ulice.

Některé země používají pro obytné zóny i sdílené prostory tentýž dopravní režim. Jedná se například o Belgii, Německo a Švýcarsko, byť geneze tohoto řešení je u každé z těchto zemí trochu jiná. V Belgii terminologicky rozlišují sdílený prostor (zone de rencontre) a obytnou zónu (zone résidentielle) - oba pojmy zná i příslušná legislativa - nicméně je definováno, že dopravní režim a dopravní značení jsou v případě sdíleného prostoru shodné jako v případě obytné zóny, kterou lze dle příslušné belgické legislativy zřizovat pouze v čisté rezidenčních oblastech. V Německu nemuselo dojít ke specifické implementaci sdíleného prostoru do příslušné legislativy, neboť pro dopravní režim typu „obytná zóna“ již německá legislativa užívala obecnější termín „zóna zklidnění dopravy“ (Verkehrsberuhigter Bereich), pod který byl sdílený prostor zařazen. Naopak ve Švýcarsku došlo ke sjednocení dopravního režimu odpovídající „obytné zóně“ a „sdílenému prostoru“ pod jednotný termín „zóna setkávání“ (Begegnungszone/zone de rencontre) s jednotným dopravním režimem.

Specifický dopravní režim pro sdílené prostory naopak zavedly Francie a Rakousko. Při zavádění sdílených prostorů do příslušné legislativy byl v obou zemích definován dopravní režim i dopravní značení specifické pro sdílené prostory (ve Francii: zone de rencontre; v Rakousku: Begegnungszone) při zachování dopravního režimu „obytná zóna“ (ve Francii: zone résidentielle; v Rakousku: Wohnstraße). Prakticky se dopravní režimy sdíleného prostoru od těch definovaných pro obytné zóny příliš neodlišují, rozdílně však navazující technická literatura definuje oblasti užití, některé parametry apod.

Specifickým případem je Dánsko, kde se ulice a veřejná prostranství realizovaná formou sdíleného prostoru vyznačují buď jako pěší zóna (Gågade) s dodatečně povoleným vjezdem všech vozidel (obvykle v centrech měst), nebo dopravní značkou „obytná a herní zóna“ (Opholds - og legeområde).

Přehled řešených zemí a dopravních režimů používaných pro sdílený prostor



BELGIE



**SDÍLENÝ PROSTOR JE STANDARDNĚ
NAVRHOVÁN A UŽÍVÁN**



ZONE DE RENCONTRE



shodný dopravní režim i dopravní
značení jako obytná zóna



F12a

- chodci mohou využívat celou šířku ulice; jsou povoleny i hry
- řidiči vozidel nesmí chodce omezit či ohrozit a musí jim umožnit volný pohyb, a to i zastavením vozidla; chodci jsou povinni vozidlům průjezd umožnit
- nejvyšší dovolená rychlost v zóně je 20 km/h
- parkování/odstavování vozidel je zakázáno vyjma vymezených a označených míst
- provoz vozidel veřejné dopravy je umožněn (platí pro ně stejná pravidla jako pro ostatní vozidla)



FRANCIE



**SDÍLENÝ PROSTOR JE STANDARDNĚ
NAVRHOVÁN A UŽÍVÁN**



ZONE DE RENCONTRE



pro sdílený prostor je definován
specifický dopravní režim "Zone de
rencontre"



B52

- chodci i veškerá vozidla se mohou pohybovat i ve vozovce (tj. po celé šířce prostoru ulice), ve vozovce ale nesmí stát a blokovat tak průjezd vozidel
- řidiči vozidel nesmí chodce ve sdíleném prostoru omezit v jejich pohybu
- nejvyšší dovolená rychlost v zóně je 20 km/h
- provoz vozidel veřejné dopravy je teoreticky umožněn (platí pro ně stejná pravidla jako pro ostatní vozidla)



DÁNSKO



**SDÍLENÝ PROSTOR JE STANDARDNĚ
NAVRHOVÁN A UŽÍVÁN**



SHARED SPACE



sdílený prostor vyznačený jako
"pěší zóna s povoleným vjezdem
motorových vozidel", nebo jako
"obytná a herní zóna"



E51



E49

s dodatkovou
tabulkou

- chodci se mohou volně pohybovat po celé šířce ulice či prostranství
- jízda vozidel může probíhat pouze za velmi nízké rychlosti (obvykle pod 15 km/h)
- řidiči musí věnovat zvláštní pozornost a ohleduplnost chodcům a nesmí je ohrozit či významně omezit
- chodci naopak nesmí zbytečně bránit průjezdu vozidel
- parkování je možné pouze na vyznačených místech (neplatí pro jízdní kola a jednostopá motorová vozidla)



RAKOUSKO



**SDÍLENÝ PROSTOR JE STANDARDNĚ
NAVRHOVÁN A UŽÍVÁN**



BEGEGNUNGSZONE



pro sdílený prostor je definován
specifický dopravní režim
"Begegnungszone"
(odlišný od obytné zóny "Wohnstraße")



9e

- chodci mají při svém pohybu v prostoru přednost před všemi vozidly
- řidiči vozidel nesmí chodce ani cyklisty ohrozit, ani jim bránit v pohybu či překážet
- řidiči vozidel musí dodržovat boční vzdálenost od stavebních objektů a zařízení
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je 20 km/h (v odůvodněných případech, v zájmu plynulosti dopravy a bez negativních dopadů na bezpečnost provozu, může být zvednuta na 30 km/h)



NĚMECKO



SDÍLENÝ PROSTOR JE STANDARDNĚ NAVRHOVÁN A UŽÍVÁN



**VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH
BERNER MODELL**



obytné zóny i sdílené prostory se vyznačují jako "Verkehrsberuhigter Bereich" (zóna zklidnění dopravy)



325.1

- chodci se mohou pohybovat po celé zóně bez omezení, dětské hry jsou povoleny
- účastníci provozu mají rovnoprávní postavení.
- vozidlo musí být schopno zastavit „na místě“, musí jet „krokem“ (Schrittgeschwindigkeit – doslovně: „rychlost kroku“, cca 4 km/h)
- řidič vozidla nesmí chodce ohrozit ani omezit, v případě nutnosti musí počkat
- chodci nesmí zbytečně blokovat provoz vozidel
- parkování není povoleno mimo k tomu určených a vyznačených míst, s výjimkou zajištění nástupu a výstupu osob, nebo vykládky a nakládky



NIZOZEMSKO



SDÍLENÝ PROSTOR JE STANDARDNĚ NAVRHOVÁN A UŽÍVÁN



WOONERF



sdílené prostory se vyznačují jako woonerf (obytná zóna) nebo se nevyznačují vůbec – dopravní režim je rozpoznatelný ze stavebního uspořádání



G5

- chodci mohou využívat celé šířky ulice (včetně vozovky)
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je 15 km/h
- parkování je povoleno pouze na příslušně vyznačených místech



POLSKO



SDÍLENÝ PROSTOR NENÍ ZAKOTVEN V PŘÍSLUŠNÉ LEGISLATIVĚ

Platná legislativa nevytváří podmínky pro systémovou realizaci sdílených prostorů, v polštině neexistuje odborný termín odpovídající dopravně-inženýrskému termínu sdílený prostor.

Pro veřejná prostranství řešené formou sdíleného prostoru je teoreticky využitelný dopravní režim "obytná zóna".



ŠVÝCARSKO



SDÍLENÝ PROSTOR JE STANDARDNĚ NAVRHOVÁN A UŽÍVÁN



**BEGEGNUNGSZONE
ZONE DE RENCONTRE**



Begegnungszone / zone de rencontre je jednotný dopravní režim používaný pro sdílené prostory i obytné zóny



2.59.5

- chodci mají při svém pohybu v prostoru přednost před všemi vozidly
- chodci a uživatelé dopravních prostředků obdobným vozidlům (jízdní, kola, koloběžky, kolečkové brusle apod.) mohou využívat celý prostor ulice
- chodci a uživatelé dopravních prostředků obdobným vozidlům mají při svém pohybu v prostoru přednost před všemi vozidly, nesmí však jejich provoz (záměrně) blokovat; výjimku tvoří tramvajové doprava – pokud je vedena sdíleným prostorem, jízda tramvaje má přednost před pohybem chodců (aplikuje se stejné pravidlo jako na přechodech pro chodce přes tramvajovou trať)
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je stanovena na 20 km/h
- spoje veřejné dopravy mohou projíždět sdíleným prostorem
- parkování vozidel (i jízdních kol) je možné pouze na příslušně vyznačených místech (vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu mohou parkovat po dobu max. 2 hodiny i mimo vyznačená parkovací místa)
- v prostoru jsou povoleny i hry dětí (obecné pravidlo pro ulice se slabším provozem dle článku 46 Vyhlášky o pravidlech silničního provozu)



SLOVENSKO



SDÍLENÝ PROSTOR NENÍ ZAKOTVEN V PŘÍSLUŠNÉ LEGISLATIVĚ

Platná legislativa nevytváří podmínky pro systémovou realizaci sdílených prostorů, ve slovenštině neexistuje odborný termín odpovídající dopravně-inženýrskému termínu sdílený prostor.

Pro veřejná prostranství řešené formou sdíleného prostoru je teoreticky využitelný dopravní režim "obytná zóna".

Belgie



V Belgii se řešení ulic a významných veřejných prostranství formou sdíleného prostoru používá a lze konstatovat, že se do značné míry jedná o standardní řešení používané nejen v centrech a lokálních centrech větších měst, ale i v rámci menších měst a obcí jako nástroj zkvalitnění veřejných prostranství, zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty, zklidnění motorové dopravy a zlepšení životního prostředí. Například první sdílený prostor v belgickém hlavním městě Brusel, který vznikl v rámci projektu revitalizace la place communale de Molenbeek, byl realizován v roce 2014, nicméně ulice a veřejná prostranství byla v různých lokalitách v rámci Belgie realizována i dříve.

V Belgii (podobě jako v jiných frankofonních zemích) se pro ulici či veřejné prostranství řešené formou sdíleného prostoru používá termín „zone de rencontre“, což lze doslova přeložit jako „zónu setkávání“. Tento termín se používá v technické literatuře, zároveň je přímo definován v příslušné legislativě.

Ulice řešené dle principů sdíleného prostoru se objevují v Belgii od 70. let 20. století. Jednalo se zejména o ulice v (typicky nízké) obytné zástavbě s velmi nízkým zatížením motorovou dopravou. Z hlediska stavebního řešení i dopravního režimu odpovídají obytné zóně. Zone résidentielle (obytná zóna) byla do belgické legislativy implementována v roce 1978, včetně příslušného dopravního značení.

Pod vlivem rozvoje konceptu sdíleného prostoru i v rámci náměstí, významných veřejných prostranství i ulic v sousedním Nizozemí byla v roce 2004 v rámci novelizace právní úpravy [17] zavedena „zone de rencontre“, která svou definicí odpovídá sdílenému prostoru. Dopravní režim v ulicích „zone résidentielle“ i „zone de rencontre“ i dopravní značení je shodné, prakticky si novelizaci vyžádala skutečnost, že zone résidentielle byla striktně definována jako ulice v čistě obytné zástavbě, použití tohoto dopravního režimu v rámci významných ulic a veřejných prostranství proto nebylo možné.

ZONE DE RENCONTRE

(doslovný překlad „zóna setkávání“)

dopravně-inženýrský termín ekvivalentní k termínu sdílený prostor

ESPACE PARTAGÉ

obecný výraz pro „sdílený prostor“, někdy používaný i v odborné literatuře

ZONE RÉSIDENTIELLE

dopravně-inženýrský termín ekvivalentní k termínu obytná zóna



DOPRAVNÍ REŽIM V ZONE RÉSIDENTIELLE / ZONE DE RENCONTRE

- chodci mohou využívat celou šířku ulice; jsou povoleny i hry
- řidiči vozidel nesmí chodce omezit či ohrozit a musí jim umožnit volný pohyb, a to i zastavením vozidla; chodci jsou povinni vozidlům průjezd umožnit
- nejvyšší dovolená rychlost v zóně je 20 km/h
- parkování/odstavování vozidel je zakázáno vyjma vymezených a označených míst
- provoz vozidel veřejné dopravy je umožněn (platí pro ně stejná pravidla jako pro ostatní vozidla)



La place communale de Molenbeek - první realizace náměstí formou sdíleného prostoru v Bruselu [47].

Právní úprava

Dopravní režim zone de rencontre i zone résidentielle je definovaný zákonnou normou „Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière [et de l'usage de la voie publique]“ [7]. Tento zákon obsahuje následující relevantní ustanovení:

Článek 2, bod 2.32

Les termes " zone résidentielle" et " zone de rencontre " désignent une ou plusieurs voies publiques aménagées dont les accès sont indiqués par les signaux F12a, et les sorties par les signaux F12b.

La " zone résidentielle " est celle dans laquelle la fonction d'habitat est prépondérante. La " zone de rencontre " est une zone dont les caractéristiques sont similaires à celles de la zone résidentielle mais où les activités peuvent être étendues à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités récréatives.

Jako „obytná zóna“ a „zóna setkávání“ je považována jedna nebo více příslušně upravených veřejných komunikací, jejichž začátek je označen dopravní značkou F12a a konec dopravní značkou F12b.

Obytnou zónou je oblast, ve které je hlavní funkce bydlení. Zónou setkávání je ulice, jejíž vlastnosti jsou podobné charakteristikám obytné oblasti, ale kde se vyskytují další aktivity a cíle (obchod, cestovní ruch, vzdělávání, rekreace, místní provozovny).

Článek 22bis:

Dans les zones résidentielles (et dans les zones de rencontre) :

1. les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique; les jeux y sont également autorisés;

2. les conducteurs ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner; au besoin, ils doivent s'arrêter. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité ;

3. la vitesse est limitée à 20 km à l'heure;

4.

a) le stationnement est interdit sauf :

- aux emplacements qui sont délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente et sur lesquels est reproduite la lettre " P ";
- aux endroits où un signal routier l'autorise.

b) les véhicules à l'arrêt ou en stationnement peuvent être rangés à droite ou à gauche par rapport au sens de la marche.

V obytných oblastech a zónách setkávání:

1. chodci mohou využívat celou šířku veřejné komunikace; jsou zde také povoleny hry;

2. řidiči nesmí ohrožovat chodce ani jim bránit; v případě potřeby musí zastavit. Měli by být také velmi opatrní u dětí. Chodci nesmí zbytečně bránit v provozu;

3. rychlost je omezena na 20 km za hodinu;

4.

a) parkování je zakázáno s výjimkou:

- míst, která jsou ohraničena dopravním značením nebo jinak zbarveným povrchem a na kterých je písmeno „P“;
- míst, kde to dopravní značka povoluje.

b) stojící nebo zaparkovaná vozidla mohou stát vpravo nebo vlevo ve směru jízdy.

Ve vlámské verzi zákona jsou oba legislativou definované typy zón označovány jako Woonerf (nizozemský termín pro obytnou zónu i sdílený prostor).

Zásady návrhu a návrhové parametry

Institut Belge pour la Sécurité Routière (Belgický institut bezpečnosti silničního provozu, dnes VIAS) vydal v roce 2009 metodický dokument určený pro správce infrastruktury v rámci Belgie s názvem *Les zones résidentielles et de rencontre – le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel* („Obytné zóny a sdílené prostoty – sdílení veřejného prostoru v bezpečí a vzájemném respektu“)[6].

Metodický dokument rovněž definuje **základní parametry navrhování sdílených prostorů v prostředí Belgie**, a to tyto:

Jasně identifikovatelná hranice sdíleného prostoru

Stavební uspořádání i materiálové řešení vjezdu do sdíleného prostoru musí dát řidičům (motorových) vozidel jasně najevo, že vjel do sdíleného prostoru, a musí u řidiče přirozeně vyvolat chování, které bude dodržovat při průjezdu celým sdíleným prostorem. Nejedná se pouze o dodržování rychlostního limitu. Řidič motorového vozidla musí získat pocit, že je ve sdíleném prostoru pouze příležitostným hostem a že musí vždy dávat přednost chodcům.

Konkrétní řešení vjezdu do sdíleného prostoru může být velmi variabilní. Projektant může užívat poměrně velké volnosti a adaptovat řešení vjezdu konkrétním podmínkám.

Pro docílení výše uvedeného je vhodné v rámci vjezdu do sdíleného prostoru implementovat prvky, které neevokují běžnou silnici či uliční prostor – stromy, symbolické prvky, změna typu či barvy povrchu, (zvýšený) přechod pro chodce apod.

Prostor pro každého

Hlavní myšlenou sdíleného prostoru je přetvořit ulici v reálné veřejné prostranství. Sdílené prostory jsou především pro život, jejichž dominantní funkcí je sociální interakce a motorová doprava není prioritou.

Prostor musí být řešen v jedné výškové úrovni, bez rozdělení na vozovku a další části ulice, a celá šířka ulice musí umožňovat snadný pohyb chodcům, dětem, cyklistům i osobám se sníženou schopností a orientace. Tito uživatelé mají zákonné právo pohybovat se po celé šířce sdíleného prostoru.

V rámci sdíleného prostoru by však měl být zachován, typicky podél uliční čáry (stěn domů), pás „vyhrazený“ pouze pro pěší. Nesmí se jednat o chodník, stále je zachováno pravidlo jedné výškové úrovně v rámci sdíleného prostoru, tento pás má být vytvořen přirozeně stavebním řešením sdíleného prostoru a umístěním souvisejících prvků (například stromů). Realizace tohoto pásu je rovněž velmi důležitá pro osoby nevidomé či slabozraké – umožňuje jim bezpečný pohyb v prostoru s využitím přirozené vodící linie (stěny domů) bez

překážek a omezení.

Vzájemná viditelnost jednotlivých uživatelů sdíleného prostoru

Vzhledem k přirozenému a neřízenému pohybu jednotlivých uživatelů sdíleného prostoru je třeba v dostatečné míře zajistit jejich vzájemnou viditelnost (nutnou pro zastavení a bezpečný pohyb). Při návrhu je nutné se vyvarovat takových prvků a řešení, které by skryly pohyb některých z uživatelů pro ostatní, zejména dětí.

Na druhou stranu by však řešení ulice nemělo poskytovat příliš dobrou viditelnost. Viditelnost na dlouhou vzdálenost s sebou přináší vyšší rychlost pohybu zejména motorových vozidel, což je ve sdíleném prostoru nežádoucí. Řidiči motorových vozidel musí být konstantně nuceni sledovat celé své zorné pole.

Bezpečné vycházení z domů v ulici

Návrh uspořádání sdíleného prostoru by měl respektovat vchody domů a zajistit dostatečný odstup od místa pohybu motorových vozidel.

Chytré umístění parkovacích míst

Parkování ve sdíleném prostoru je možné pouze na příslušně vyznačených místech. Umístění parkovacích míst ve sdíleném prostoru je vhodné využít jako jeden z prvků zklidnění dopravy a zamezení viditelnosti na dlouhou vzdálenost. Naopak viditelnost na krátkou vzdálenost (nutnou pro případné zastavení) omezovat nesmí, zároveň parkovací místa nesmí vytvářet bariéru v prostoru.

Obecně ve sdíleném prostoru není parkování prioritou a parkovacích míst by mělo být umísťováno přiměřeně (záleží na typu ulice).

V závislosti na tlaku na parkování v dané lokalitě je možné, že se ve sdíleném prostoru budou vyskytovat případy nedovoleného parkování. Důsledky těchto případů mohou být různé – zamezení vzájemné viditelnosti uživatelů, blokování průjezdu jiných vozidel či vozidel IZS, při masivnějším rozsahu nedovoleného parkování i ztráta funkčnosti sdíleného prostoru. Proto je třeba důsledně sledovat a vyhodnocovat parkování ve sdíleném prostoru:

- systematicky navrhovat uspořádání sdílený prostoru tak, aby parkování mimo vyznačená místa bylo nejen zakázané, ale především de facto nemožné („ani 5 minut“)
- k omezení nelegálního parkování lze využít i mobiliář, rostliny či další prvky umístěné tak, aby zabraňovaly parkování vozidla
- nedovolovat parkování ve sdíleném prostoru (včetně důsledného dohledu policie a příslušných orgánů), naopak zřizovat parkovací místa poblíž vjezdů do sdíleného prostoru
- parkování ve sdíleném prostoru zpoplatnit a časově omezit (zejména u obchodů a služeb)

Metodický dokument definuje i další **zásady pro vlastní řešení a uspořádání sdíleného prostoru**, které lze shrnout do následujících bodů:

Bez dlouhých rovných linií

Dlouhé rovné linie a lineární perspektiva zvyšují rychlost pohybu motorových vozidel, což je ve sdíleném prostoru nežádoucí. Proto by neměly být používány a uspořádání sdíleného prostoru by je mělo systematicky přerušovat, a přirozeně tak docílit zklidnění motorové dopravy.

Multifunkční využití stromů

Stromy umístěné ve sdíleném prostoru mají funkci estetickou a ornamentální, funkci ekologickou, zároveň tvoří strukturu sdíleného prostoru a přirozeně vedou ke zklidnění dopravy. Mohou vhodně doplňovat městský mobiliář i vytyčovat hranici mezi prostorem s možným provozem motorových vozidel, a prostorem, kam není vhodné, aby vozidla zajížděla.

Vhodně umístěný městský mobiliář

Městský mobiliář je nedílnou součástí sdílených prostorů nejen pro svoji funkci, ale proto, že jejich umístění přirozeně dotváří uspořádání sdíleného prostoru. Obdobně jako stromy mohou hrát roli prvků zamazujících nelegální parkování i vymezujících prostor, kam není vhodné zajíždění motorových vozidel.

„Rozbití“ monotónnosti ulic

Návrh sdíleného prostoru by měl využívat i další prvky, které slouží k rozbití monotónnosti uličního prostoru a zároveň zkvalitňují veřejné prostranství. Jedná se především o vodní prvky, kresby na povrchu ulice, změny povrchu, efekt náměstíčka apod.

Vhodné osvětlení

Osvětlení sdíleného prostoru musí přirozeně respektovat strukturu sdíleného prostoru a umístění jednotlivých prvků v něm. Je tedy z principu jiné než v tradiční ulici. Musí respektovat zejména pohyb všech uživatelů po celé šířce ulice a malou rychlost motorových vozidel (řidič nepotřebuje vidět do dálky, spíše kolem sebe...). Vždy je vhodné zpracovat podrobnou studii osvětlení sdíleného prostoru.

Metodický dokument se rovněž zabývá problematikou pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace ve sdíleném prostoru. Dokument konstatuje, že pro osoby se sníženou schopností pohybu je sdílený prostor ideální, zejména s ohledem na jednu výškovou úroveň prostoru, a tedy jeho přirozenou bezbariérovost. Naopak pohyb nevidomých a slabozrakých je třeba věnovat speciální pozornost, neboť právě díky jedné výškové úrovni a odstranění dělení prostoru na „vozovku“ a „chodník“ jsou odstraněny některé vodící linie, které jsou k dispozici v konvenčně řešeném uličním prostoru.

Fasády domů jako přirozená vodící linie však zůstávají, lze je doplnit umělými vodícími liniemi, například vodícími drážkami (hmatnými pásy) či odvodňovacími žlaby rozpoznatelnými slepeckou holí. Pokud je to potřebné, je vhodné vytvořit bezpečný pás pro pohyb nevidomých, typicky podél fasád domů. Při návrhu je potřeba zajistit, aby tento pás byl volný a nebyly v něm žádné pevné překážky, parkující vozidla apod. Tento prostor musí být volný pro pohyb nevidomých a slabozrakých, nesmí být však separován od ostatních částí sdíleného prostoru.

Francouzský institut CERTU (La Cerema) ve své výzkumné zprávě z roku 2009 [11], ve kterém zkoumal sdílené prostory v Belgii, shrnuje belgické zásady navrhování sdílených prostorů stručněji a následovně:

- Prostor nesmí být rozdělen na vozovku a chodník.
- Měla by být aplikována opatření pro omezení rychlosti motorových vozidel.
- Přímý prostor pro provoz vozidel by měl mít délku maximálně 50 m.
- Prostor musí být dostatečně osvětlen, všechny části i prvky sdíleného prostoru.
- Prostor pro pohyb motorových vozidel musí být vzdálen minimálně 1 m od fasády domů v místě dveří.
- Případné plochy určené pro hru dětí musí být jednoduše a srozumitelně rozeznatelné pro všechny uživatele sdíleného prostoru.
- Musí být vždy zajištěn průjezd vozidel záchranného systému a policie.
- Intenzita provozu motorových vozidel by neměla být vyšší než 120 vozidel/hod.
- Sdíleným prostorem by neměla projíždět tranzitní doprava.
- Sdíleným prostorem by neměly být vedeny linky veřejné dopravy.
- Vzdálenost od běžné ulice by neměla být vyšší než 500 m.
- Vjezd do sdílené zóny by měl být v jiné výškové úrovni než vozovka v běžné ulici (podélný práh, změna výškové úrovně).

Zajímavé je, že Institut Belge pour la Sécurité Routière ve svém metodické dokumentu [7] limit intenzit provozu motorové dopravy neuvádí, naopak udává příklady řešení významných ulic a zatížených míst formou sdílených prostorů, a to i s provozem intenzivní veřejné dopravy. A dodává, že dle zkušeností z Nizozemí nemusí zavedení sdíleného prostoru znamenat snížení kapacity komunikace. Na tomto „rozporu“ je rovněž vidět, že se náhled odborníků na sdílený prostor stále vyvíjí.

Doporučený postup realizace sdílených prostorů v Belgii

Belgická odborná literatura rovněž doporučuje, že při přestavbě ulice či veřejného prostranství na sdílený prostor je třeba:

- aby byl projekt součástí globálního plánu dopravy v okolí
- provést detailní analytickou studii prostoru (jako podklad pro vlastní návrh konkrétního řešení sdíleného prostoru)
- docílit obecného (veřejného) souhlasu s projektem a zajistit participaci místních obyvatel na projektu

VÝBĚR Z RELEVANTNÍ TECHNICKÉ LITERATURY, ZAJÍMAVÉ ODKAZY

Brandeleer, Celine ; Ermans, Thomas ; Hubert, Michel ; Janssens, Isabelle ; Lannoy, Pierre ; et. al. Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale. Bruxelles Mobilité : Bruxelles (2016) ISBN:9782930801087.

CERTU. Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique - Réglementation et exemples de réalisations. 2009: Francie. ISSN 1263-2570.

IBSR – Institut Belge pour la Sécurité Routière. Les zones résidentielles et de rencontre – le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel. 2013: Belgique.

YOUTUBE: Zone de rencontre
Propagační video Bruxelles Mobilité / Brussel Mobiliteit ke sdíleným prostorům.
<https://www.youtube.com/watch?v=SuN9762x0Uo>

YOUTUBE: Bruxelles: Bilan mitigé pour la zone de rencontre dans le Pentagone
Reportáž belgického periodika L'écho o zavedení sdílených prostorů v Bruselu.
<https://www.youtube.com/watch?v=BPnnCipBHxY>



Dánsko

Dánsko patří k zemím, kde řešení vhodných ulic a veřejných prostranství formou sdíleného prostoru v městském prostředí, je řešením standardním a do jisté míry systémovým. Systémová podpora pěší a cyklistické dopravy má v Dánsku tradici a princip sdíleného prostoru je efektivní nástroj této podpory jak ve velkých městech, tak v centrech menších měst.

Ekvivalentní odborný výraz pro sdílený prostor dánština nemá a dánská odborná literatura i oficiální materiály používají pro sdílený prostor termín shared space převzatý z angličtiny.

Sdílený prostor tak není jako dopravní režim přímo definován ani v příslušné legislativě a neexistuje pro něj specifická dopravní značka. Ulice a veřejná prostranství, která jsou řešena jako sdílený prostor, jsou z hlediska dopravního značení vyznačeny buď jako „pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů a motorových vozidel“, nebo jako „obytná a herní zóna“, což je dánský ekvivalent běžného dopravního režimu „obytné zóny“. Dopravní režim je však v obou případech prakticky shodný.

Pro vyznačení sdíleného prostoru na náměstích či ulicích v centrech měst se spíše používá forma pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů a motorových vozidel, v obcích či oblastech bydlení se spíše používá vyznačení značkou „obytná a herní zóna“, nicméně není to pravidlem a platná právní úprava toto nespecifikuje.

Pro vyznačení sdíleného prostoru na náměstích či ulicích v centrech měst se spíše používá forma pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů a motorových vozidel, v obcích či oblastech bydlení se spíše používá vyznačení značkou „obytná a herní zóna“, nicméně není to pravidlem a platná právní úprava toto nespecifikuje.



Læderstræde v Kodani – příklad ulice řešené formou sdíleného prostoru (foto: Leif Jørgensen)

SHARED SPACE

dánská odborná literatura používá pro sdílený prostor výraz shared space převzatý z angličtiny



SDÍLENÝ PROSTOR VYZNAČENÝ JAKO PĚŠÍ ZÓNA S POVOLENÝM VJEZDEM CYKLISTŮ A MOTOROVÝCH VOZIDEL

- chodci se mohou volně pohybovat po celé šířce ulice či prostranství
- jízda vozidel může probíhat pouze za velmi nízké rychlosti (obvykle pod 15 km/h)
- řidiči musí věnovat zvláštní pozornost a ohleduplnost chodcům a nesmí je ohrozit či významně omezit
- chodci naopak nesmí zbytečně bránit průjezdu vozidel
- parkování je možné pouze na vyznačených místech (neplatí pro jízdní kola a jednostopá motorová vozidla)



SDÍLENÝ PROSTOR VYZNAČENÝ JAKO OBYTNÁ A HERNÍ ZÓNA

- chodci se mohou volně pohybovat po celé šířce ulice či prostranství, rovněž v celé šířce ulice jsou povoleny hry
- jízda vozidel může probíhat pouze za velmi nízké rychlosti (obvykle pod 15 km/h)
- řidiči musí věnovat zvláštní pozornost a ohleduplnost všem osobám pohybujícím se či hrajícím si v ulici a nesmí je ohrozit či významně omezit
- chodci naopak nesmí zbytečně bránit průjezdu vozidel
- parkování je možné pouze na vyznačených místech (neplatí pro jízdní kola a jednostopá motorová vozidla)

Právní úprava

Pravidla silničního provozu jsou v Dánsku stanovena Zákonem o silničním provozu (Færdselsloven) [48]. Dopravní značení je definováno exekutivním výnosem (vyhláškou) dopravního značení [49], které specifikuje dopravní režim komunikace dle jednotlivých dopravních značek.



Dopravní značka E 49 Gågade
(Pěší zóna).

E 49 Gågade

Tavlen angiver et område, hvor følgende særlige færdselsregler gælder:

- 1) Området er reserveret til gående.
- 2) Tilladelse til kørsel i området kan gives. I så fald skal kørsel ske under iagttagelse af bestemmelserne i punkterne 4-8.
- 3) Eventuel tilladelse til kørsel angives på undertavle som anført i § 16, stk. 3, punkterne 2-5. Desuden kan anvendes undertavlen »Kørsel tilladt« eller andre undertavler, der tillader kørsel med bestemte færdselsarter. Tilladelse på undertavle kan afgrænses tidsmæssigt, jf. § 9, tavle U 3.
- 4) Kørsel i området må kun ske med meget lav hastighed (normalt under 15 km/h).
- 5) De kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående, jf. færdselslovens § 27, stk. 3.
- 6) Når der på vejen færdes personer, der kan komme i farlig nærhed af køretøjet under dettes passage, må kørslen ikke fortsættes, forinden føreren har sikret sig, at disse personer er opmærksomme på køretøjet og har givet plads for passage. Sådanne personer må dog ikke unødigt hindre de kørende i at komme frem.
- 7) Parkering i en gågade må ikke ske uden for særligt afmærkede pladser. Dette gælder dog ikke cykler, knallerter og tohjulede motorcykler.
- 8) Kørende har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra en gågade, jf. færdselslovens § 26, stk. 3.

Tavlen kan anvendes med undertavlerne U 1, U 2 eller U 6 til forvarsling.

E 49 Pěší ulice

Značka označuje oblast, kde platí následující speciální pravidla silničního provozu:

- 1) Oblast je vyhrazena pro chodce.
- 2) Povolení k řízení v této oblasti lze udělit. V takovém případě musí být řízení v souladu s ustanoveními odstavců 4-8.
- 3) Povolení k řízení je uvedeno na značce, dle § 16 odst. 3, bodů 2-5. Kromě toho lze použít dílčí značku „Řízení povoleno“ nebo jiné doplňkové tabulky, které umožňují jízdu s určitým typem provozu. Povolení průjezdu dané dodatkovou tabulkou může být časově omezeno, viz § 9, značka U 3.
- 4) Jízda v této oblasti může probíhat pouze ve velmi nízké rychlosti (obvykle pod 15 km / h).
- 5) Řidiči musí věnovat zvláštní pozornost a ohleduplnost chodcům, viz zákon o provozu, § 27, odstavec. 3.
- 6) Pokud se na silnici nacházejí osoby, které se mohou během průjezdu dostat do nebezpečné blízkosti vozidla, nesmí se v jízdě pokračovat, dokud řidič nezajistí, aby tyto osoby o vozidle věděly a poskytl mu prostor pro průjezd. Tyto osoby však nesmí zbytečně bránit řidičům v jízdě.
- 7) Parkování na pěší zóně se nesmí odehrávat mimo speciálně označená místa. To však neplatí pro jízdní kola, mopedy a jednostopé motocykly.
- 8) Řidiči mají bezpodmínečnou povinnost dát přednost před výjezdem z ulice pro pěší, srov. Zákon o provozu, § 26 odst. 3.

Značku lze použít se značkami U 1, U 2 nebo U 6



Dopravní značka E51
Opholds- og legeområde (Obytná a herní zóna).

E 51 Opholds- og legeområde

Tavlen angiver et område, hvor følgende særlige færdselsregler gælder:

- 1) Det er tilladt at opholde sig og lege på vejen i hele dens bredde.
- 2) Kørsel i området må kun ske med meget lav hastighed (normalt under 15 km/h).
- 3) De kørende skal udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for gående. Hvor kørendes færdselsretning skærer gåendes, skal de kørende holde tilbage for de gående.
- 4) Når der på vejen opholder sig eller leger personer, der kan komme i farlig nærhed af køretøjet under dets passage, må kørslen ikke fortsættes, forinden føreren har sikret sig, at disse personer er opmærksomme på køretøjet og har givet plads for passage. Sådanne personer må dog ikke unødigt hindre de kørende i at komme frem.
- 5) Parkering i opholds- og legeområder må ikke ske uden for særligt afmærkede pladser. Dette gælder dog ikke cykler, knallerter og tohjulede motorcykler.
- 6) Kørende har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra et opholds- og legeområde.

Tavlen kan anvendes med undertavlerne U 1, U 2 eller U 6 til forvarsel.

E 51 Obytná a herní zóna

Značka označuje oblast, kde platí následující speciální pravidla silničního provozu:

- 1) Je povoleno volně se pohybovat a hrát si na ulici v celé její šířce.
- 2) Jízda v této oblasti může probíhat pouze ve velmi nízké rychlosti (obvykle pod 15 km / h).
- 3) Řidiči musí věnovat zvláštní pozornost a ohleduplnost chodcům. Pokud směr jízdy protíná směr chůze chodce, musí se řidič držet za chodcem.
- 4) Pokud se na silnici zdržují nebo si hrají osoby, které se mohou během průjezdu vozidla dostat do jeho nebezpečné blízkosti, nesmí se v jízdě pokračovat, dokud řidič nezajistí, aby tyto osoby o vozidle věděly a poskytl mu prostor pro průjezd. Tyto osoby však nesmí zbytečně bránit řidičům v jízdě.
- 5) Parkování v obytných a hracích prostorách nesmí probíhat mimo speciálně označená místa. To však neplatí pro jízdní kola, mopedy a jednošopé motocykly.
- 6) Řidiči mají bezpodmínečnou povinnost dát přednost při opuštění obývací a herní zóny.

Značku lze použít se značkami U 1, U 2 nebo U 6.

Zásady návrhu a návrhové parametry

Dánský Vejdirektoratet (Dánské ředitelství silnic) vydal v roce 2013 v rámci sady „Vejregler“ (obdoba technických podmínek v Česku) Zásady realizace ulic formou Sdíleného prostoru (Vejledning om anvendelse af Shared Space) [13]. Tyto zásady definují sdílený prostor jako veřejný prostor ve městě upřednostňující městský život, sociální aktivity a interakci mezi obyvateli při současné redukci dopravního zatížení v těchto prostorech. Navrhování sdílených prostorů znamená vytvořit dobře fungující multifunkční veřejný prostor, ve kterém jsou všechny funkce veřejných prostranství v rovnováze a všichni uživatelé jsou si rovni.

Tento materiál definuje **hlavní principy sdíleného prostoru** následovně:

- celá šířka ulice může být užita všemi druhy dopravy i nedopravními funkcemi ulice (nedopravními aktivitami)
- dopravní značení je redukováno na naprosté minimum
- rychlost vozidel jedoucích ve sdíleném prostoru je regulována jejich interakcí s ostatními uživateli prostoru (chodci, jízdní kola, ostatní vozidla)
- prostor je v jedné úrovni a není rozdělen na vozovku a chodníky
- parkování je možné pouze na vyznačených místech, přičemž těchto míst by mělo být minimum

Materiál rovněž definuje, že **formou sdíleného prostoru mohou být navrhována náměstí, křižovatky i běžné ulice** (zejména v centrech měst či v případě ulic s malou šířkou), a to v centrech měst, v husté městské zástavbě, na předměstích i v malých obcích, přičemž:

- provedení ulice musí podporovat vyváženost mezi pobytovou a dopravní funkcí ulice, přirozeně zklidňovat dopravu a omezovat průjezdnou dopravu
- sdílený prostor by neměl být navrhován na průtazích silnic městy či obcemi, ani v ulicích, po kterých jsou vedeny cyklistické stezky
- vedení veřejné dopravy sdíleným prostorem se obecně nedoporučuje, nicméně je možné z důvodů místní dopravní obsluhy území veřejnou dopravou jako udržitelným módem dopravy
- Parkovací místa musí být vyznačena (mimo ně nelze ve sdíleném prostoru legálně parkovat), nicméně musí být umístěna tak, aby netvořila fyzickou ani vizuální bariéru užívání sdíleného prostoru; obecně by ve sdíleném prostoru mělo být parkovacích míst co nejméně

Materiál rovněž definuje **hlavní zásady navrhování sdílených prostorů** v dánském prostředí:

- Sdílený prostor má být realizován v jedné výškové úrovni. Na rozhraní sdíleného prostoru a ulice běžného uspořádání navazuje na výškovou úroveň chodníků. Sdílený prostor by měl

být odlišen barvou či typem provedení povrchu.

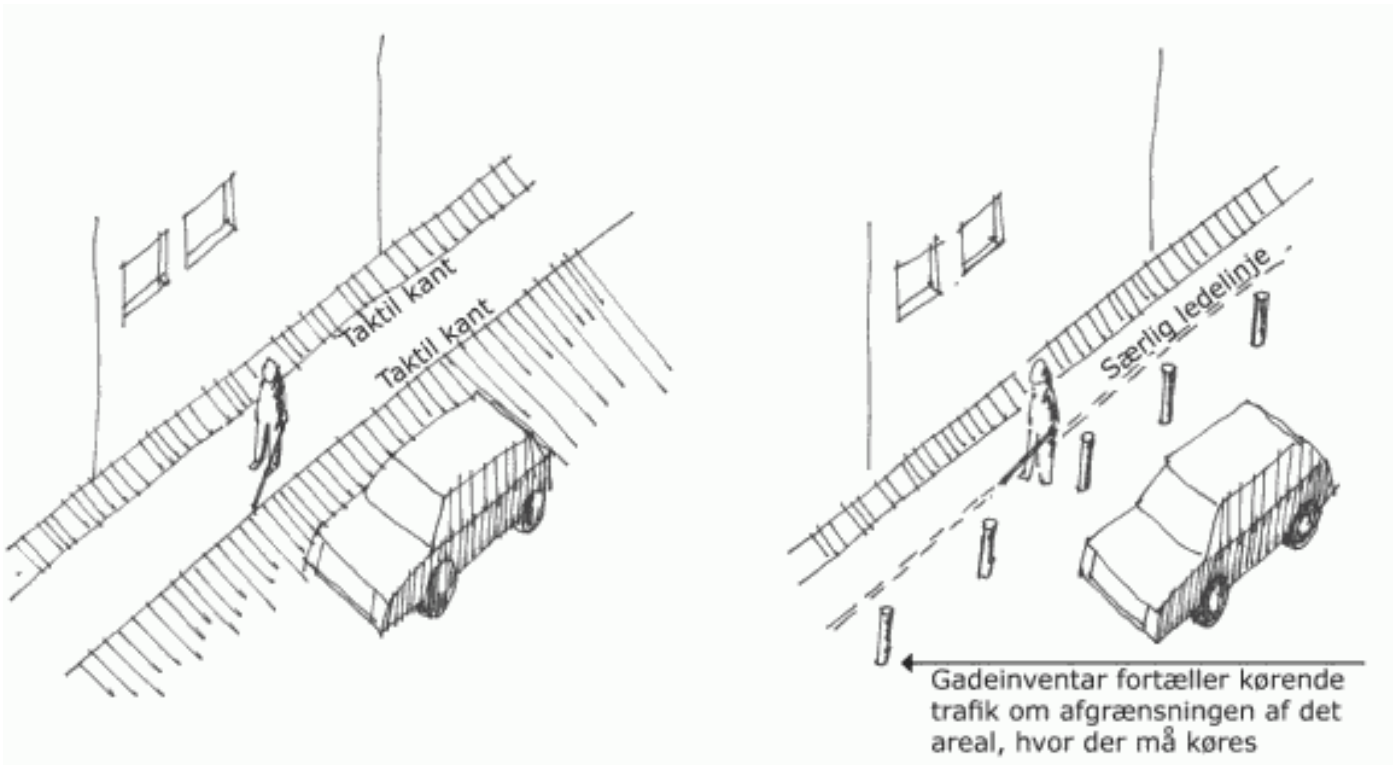
- Sdílený prostor nemá z principu obsahovat běžná opatření zklidnění dopravy, naopak samotné provedení ulice by mělo přirozeně vést řidiče vozidel k velmi nízké rychlosti.
- Na křižovatkách uvnitř oblasti řešené jako sdílený prostor by neměla být určena přednost v jízdě dopravním značením, aplikuje se pravidlo přednosti zprava.

Materiál rovněž zmiňuje problematiku pohybu nevidomých a slabozrakých ve sdíleném prostoru, který konstatuje, že řešení pohybu nevidomých a slabozrakých by mělo být provedeno tak, aby tyto osoby „neměly při pohybu strach z projíždějících motorových vozidel“. Pohyb nevidomých a slabozrakých ve sdíleném prostoru může být komplikovaný, zejména z toho důvodu, že v rámci sdíleného prostoru nejsou k dispozici běžné vodící linie, respektive není fyzicky oddělen prostor pro pěší (ve kterém se nevidomí a slabozrací pohybují) od vozovky. V materiálu doporučené řešení je vytvořit v rámci sdíleného prostoru definovaný bezpečný prostor („safe space“) pro pohyb nevidomých a slabozrakých, ve kterém nebude docházet k jejich interakci s (motorovými) vozidly. Bezpečný prostor by měl být tvořen jiným typem povrchu, čímž vznikne hmatné rozhraní mezi povrchy, a je tak vytvořen umělá vodící linie, respektive povrchem, který je barevně odlišitelný od zbylého prostoru.

Bezpečný prostor pro nevidomé a slabozraké („safe space“) by měl mít šířku alespoň 1,5 m (minimálně 1,0 m v případě lokálních zúžení). Materiálové řešení povrchů by mělo být v principu jednotné (vyjma bezpečného prostoru pro nevidomé a slabozraké) a mělo by zohledňovat bezpečnost a komfort pohybu pro všechny uživatele. Dlažební kameny a dlažební kostky by neměly být používány.

Parkovacích stání by ve sdíleném prostoru mělo být naprosté minimum. Pokud ano, musí být příslušně vyznačena. Zřizují se typicky podélná stání. Vyhrazená stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou umístována v blízkosti logických cílů (například lékař, lékárna...). Protože jsou sdílené prostory často obchodními třídami, je v rámci nich třeba řešit i stání pro zásobování, avšak typicky časově omezená.

V případě zřízení zastávky veřejné dopravy ve sdíleném prostoru, se provádí nástupní hrana o výšce 8 cm (bez ohledu na obecný princip jedné výškové úrovně). To je nutné s ohledem na bezpečný nástup a výstup cestujících z vozidla veřejné dopravy.

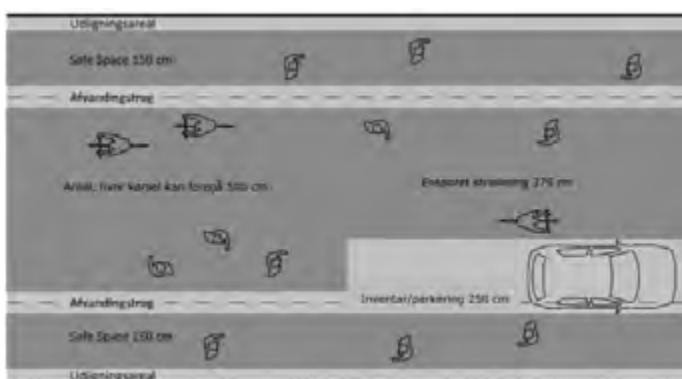


Dvě základní možnosti řešení bezpečného prostoru („safe space“). Vlevo je řešení, kde je po obou stranách bezpečného prostoru hmatná linie realizovaná přechodem mezi rozdílnými typy povrchu. Vpravo je specifické řešení s využitím sloupků či dalších prvků městského mobiliáře a vyznačenou hmatnou vodící linií [13].

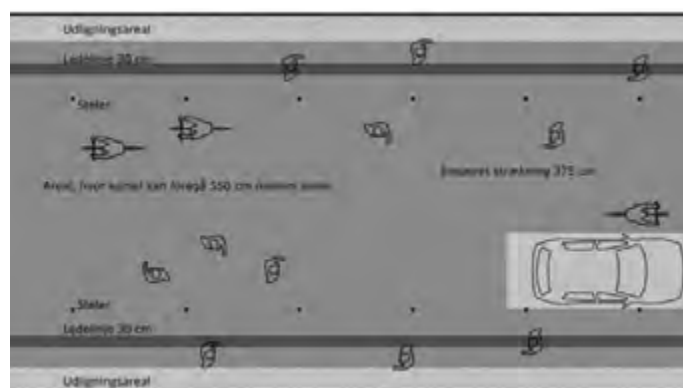
Tabulka minimálních šířek sdíleného prostoru v Dánsku:

	šířka prostoru pro pohyb motorových vozidel	šířka uličního prostoru (volná šířka mezi objekt)
pro běžný obousměrný provoz	min 5,00 m	min 5,50 m
pro jednosměrný provoz automobilové dopravy, obousměrný provoz cyklistické dopravy, případně lokální zúžení do jedné stopy	min 3,75 m	min 4,25 m
jednosměrný provoz automobilové dopravy i cyklistů (obecně se nedoporučuje)	min 2,75 m	min 3,25 m

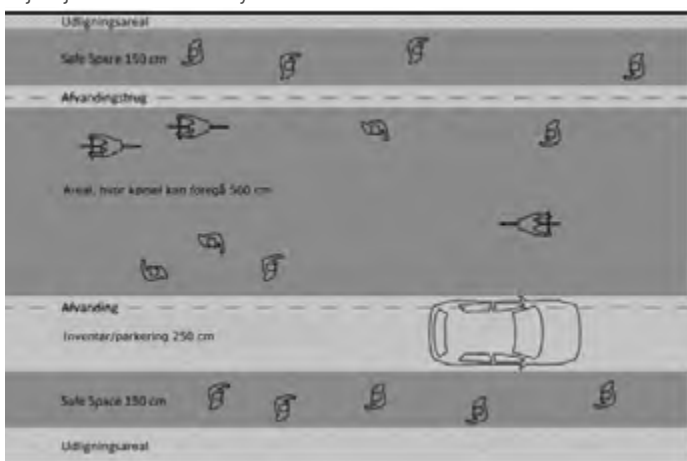
Sdílený prostor by měl být vybaven městským mobiliářem umožňujícím sezení a další aktivity po celý den a po celý rok, a to jak formou laviček, tak formou „neformálního sezení“ (sokly, schody, hrany vodních prvků, apod.) Osvětlení sdíleného prostoru by mělo být dostatečné, ale neoslňivé. Světelné body by měly být umístěny ve výšce 4-5 m nad povrchem – nízko položené osvětlení přirozeně snižuje rychlost vozidel a vede k plynulejšímu dopravnímu toku.



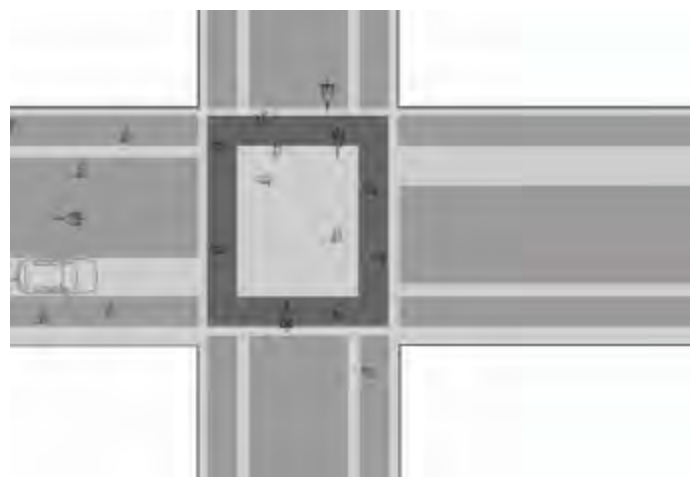
Příklad sdíleného prostoru o šířce od fasády k fasádě cca 10 m. Odtokové žlaby jsou umístěny na obou stranách prostoru ulice a také tvoří hmatovou hranu mezi chodníkem a oblastí jízdy. Parkovací stání je umístěno na jedné straně, přičemž je zachován průjezdní prostor 3,75 m umožňující vzájemné míjení jednoho vozidla a cyklistů.



Příklad sdíleného prostoru s jednotným povrchem v celé šířce ulice s bezpečným prostorem pro nevidomé a slabozraké odděleným sloupky.



Alternativní příklad s prostorem pro stání vozidel v celé šířce (možné vystřídat se stromy).



Příklad řešení křižovatky v rámci sdíleného prostoru.

**VÝBĚR Z RELEVANTNÍ TECHNICKÉ LITERATURY,
ZAJÍMAVÉ ODKAZY**

Brinkø, R., Center for Facilities Management - Realdania Forskning, & Danmarks Tekniske Universitet. (2016). Guide til shared space i kommuner. Center for Facilities Management - Realdania Forskning.

(překlad názvu: Průvodce sdíleným prostorem v obcích)

Jespersen, Per Homann, Christensen, Mathilde Dissing, & Christensen, Maria Kiilsholm. (n.d.). Konflikter i shared space - et perspektiv på den forestående planlægning af Thomas B. Thriges Gad.

(překlad názvu: Konflikty ve sdíleném prostoru - a perspektiva pro budoucí plánování)

Huse, H., Winterberg, B., Deichmann, J. (2013). Vejledning om anvendelse af shared space. København: Rambøll.

Dostupné z:

<http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?t=/V1/Navigation/Tillidsmandssystemer/Vejregler/Anlaegsplanlaegning/Trafikarealer+by/Vejgeometri+i+byomrader/&docId=vd-shared-space-full>

(překlad názvu: Pokyny k využívání sdíleného prostoru)

Iversen, A., Jakobsen, M., E., Huse, H. (2014). Hvornår kan en vej udformes som shared space? TRAFIK & VEJE, s. 39 - 41.

Dostupné z: <http://asp.vejtid.dk/Artikler/2014/06-07/7201.pdf>

(překlad názvu: Kdy může být silnice navržena jako sdílený prostor)

Francie



Ve Francii se řešení ulic a významných veřejných prostranství formou sdíleného prostoru používá, a to jak v rámci center a lokálních center větších měst, tak i v menších městech a obcích [50], jako nástroj zkvalitnění veřejných prostranství, zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty, zklidnění motorové dopravy a zlepšení životního prostředí.

Ve Francii (obdobně jako v jiných frankofonních zemích) se pro ulici či veřejné prostranství řešené formou sdíleného prostoru používá termín „zone de rencontre“, což lze doslova přeložit jako „zónu setkávání“. Tento termín se používá v technické literatuře, zároveň je přímo definován v příslušné legislativě. Ve Francii, narozdíl například od Belgie, je stejným termínem označována i obytná zóna.

Ve Francii byla „zone de rencontre“ implementována do legislativy novelizací zákona o silničním provozu (Code de la route) [21] v roce 2008 [36], čímž byla umožněna praktická realizace ulic a veřejných prostranství formou sdíleného prostoru. Francouzská odborná literatura často o sdíleném prostoru (zone de rencontre) mluví jako o pěší zóně otevřeného provozu všem typům vozidel.

Narozdíl od Dánska či Belgie, francouzskou právní úpravou je sdílený prostor vnímán mírně odlišně. Přestože zákonná úprava výslovně stanovuje, že stavební uspořádání sdíleného prostoru musí odpovídat rychlostnímu limitu 20 km/h, zákon ani návazná technická literatura nestanovuje explicitní podmínku, že prostor má být řešen v jedné výškové úrovni. Tomu odpovídá i samotná textace zákona, neboť ve sdíleném prostoru mluví o pohybu chodců ve vozovce, tedy předpokládá jakési implicitní rozdělení na „chodník“ a „vozovku“ i v rámci sdíleného prostoru. Chodci se totiž mohou bez omezení pohybovat i ve vozovce, tedy prakticky po celé šířce ulice. Provoz vozidel (i jízdních kol) se principiálně předpokládá pouze ve „vozovce“. Řešení sdíleného prostoru může být v jedné výškové úrovni, přičemž hranice mezi „chodníkem“ a „vozovkou“ může být velmi jemná, nicméně je umožněno (a v praxi realizováno), že jako „zone de rencontre“ jsou vyznačeny ulice s běžným stavebním uspořádáním, tj. s fyzickým rozdělením obrubníky na vozovku a chodníky.



Zone de rencontre v Metz [51].

ZONE DE RENCONTRE

(doslovný překlad „zóna setkávání“)

dopravně-inženýrský termín ekvivalentní k termínu sdílený prostor (ve Francii používán i pro obytnou zónu)

ESPACE PARTAGÉ

obecný výraz pro „sdílený prostor“, někdy používaný i v odborné literatuře



DOPRAVNÍ REŽIM V ZONE DE RENCONTRE

- chodci i veškerá vozidla se mohou pohybovat i ve vozovce (tj. po celé šířce prostoru ulice), ve vozovce ale nesmí stát a blokovat tak průjezd vozidel
- řidiči vozidel nesmí chodce ve sdíleném prostoru omezit v jejich pohybu
- nejvyšší dovolená rychlost v zóně je 20 km/h
- provoz vozidel veřejné dopravy je teoreticky umožněn (platí pro ně stejná pravidla jako pro ostatní vozidla)

Právní úprava

Pravidla silničního provozu jsou ve Francii stanovena Zákonem o silničním provozu (Code de le route) [5]. Dopravní režim v zone de rencontre definují zejména tyto články:

Článek R110-2

Zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Sdílený prostor (doslova „zóna setkávání“): je ulice či síť ulic v intravilánu, které tvoří zónu určenou k pohybu všem typům uživatelů. Chodci se mohou volně pohybovat ve vozovce bez zastavení (nesmí v ní stát) a mají přednost před ostatními vozidly. Nejvyšší dovolená rychlost v zóně činí 20 km/h. Zóna je určena k obousměrnému provozu vozidel i cyklistů, pokud příslušný orgán nestanoví jinak. Vjezdy do zóny a výjezdy z ní musí být označeny. Stavební uspořádání zóny musí být uzpůsobeno definovanému rychlostnímu limitu.

Článek R412-35

Dans une zone de rencontre, les piétons peuvent circuler sur la chaussée mais ne doivent pas gêner la circulation des véhicules en y stationnant.

Chodci se mohou ve sdíleném prostoru pohybovat ve vozovce, nesmí však (záměrně) blokovat průjezd vozidel.

Článek R415-11

Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre.

Řidiči nesmí omezit pohyb chodců vstupujících na přechod pro chodce či pohybujících se v pěší zóně či ve sdíleném prostoru, i kdyby měli zastavit vozidlo.

Zásady návrhu a návrhové parametry

Prvotní zkušenosti z prvních realizací sdíleného prostoru ve Francii shrnuje výzkumná zpráva instituce Le Cerema (organizace zřízená francouzskou vládou, jejíž posláním je přispívat znalostmi, vědeckým a technickým know-how a inovativními řešeními v rámci územních projektů ke zlepšení životních podmínek občanů [49], dříve CERTU „Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques“) s názvem Zones de rencontre: premier retour d'expériences [50]. Ta, na základě podrobného vyhodnocení (šetření v terénu i focus-groups s místními uživateli) třech sdílených prostorů, které byly ve Francii realizovány mezi prvními, konstatuje, že se koncept osvědčil a jedná se o efektivní formu dopravního režimu, respektive realizace ulic, který představuje optimální mezistupeň mezi zónou 30 a pěší zónou.

Stejná instituce se rovněž zabývala problematikou pohybu nevidomých a slabozrakých ve sdíleném prostoru a vydala již v roce 2010 k této problematice výzkumnou zprávu Zone de rencontre: Quels dispositifs repérables et détectables par les personnes aveugles et malvoyantes? [49] Ta, z hlediska pohybu osob se sníženou schopností orientace, doporučuje „vyhradit“ části uličního prostoru pro pohyb těchto osob bez ovlivnění jízdou cyklistů či motorových vozidel a v podstatě doporučuje rozdělení plochy sdíleného prostoru na část pouze pro chodce a na sdílenou vozovku, byť obě ve stejné výškové úrovni. Toto „rozdělení“ je možné realizovat rozdílným typem či rozdílnou barvou povrchu, přičemž na rozhraní musí být realizována vodící linie pro nevidomé a slabozraké. Tato linie může být realizována hmatnými prvky, případně i mírným vzájemným výškovým rozdílem obou ploch (výškový rozdíl menší než 4 cm). Tato možnost odpovídá i zákonnému pojetí sdíleného prostoru (viz výše). Rovněž platí, že v rámci sdíleného prostoru vždy musí být vytvořen „koridor“ pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace o šířce minimálně 1,4 m, ve kterém se nesmí nacházet žádná pevná překážka, která by je mohla ohrozit [50].

Vedení veřejné dopravy je ve sdíleném prostoru možné (mnohdy i žádoucí). Specifickou pozornost je třeba věnovat implementaci tramvajové tratě (či jiného „pevně vedeného“ dopravního prostředku). Tramvajová doprava tvoří jedinou výjimku v rámci sdílených prostorů, chodci totiž před ní nemají přednost, naopak tramvaj má ve své jízdě před chodcem vždy přednost. Zahrnutí průchodu tramvajové tratě do sdíleného prostoru musí být takové, aby tento princip byl přirozeně respektován. Tramvajovým soupravám je nařízena jízda se sníženou rychlostí (konkrétní hodnota je stanovena prefektem příslušného regionu) [50].

Pro stavební uspořádání sdíleného prostoru definuje odborná brožura CERTU [49] následující základní pravidla:

vjezdy do sdíleného prostoru by měly mít formu „brány“, kdy uživatel zřetelně pozná, že vjíždí/vchází do zóny s odlišným dopravním režimem

Jedním z vhodných opatření je „zmizení vozovky“ změnou materiálů a výškového uspořádání ulice. Řidiči motorových vozidel tak „znejší“ a vnímají sdílený prostor tak, že se nejedná o prostor určený pro silniční provoz, ale prostor ke sdílení s ostatními uživateli.

stavební uspořádání musí přirozeně „nutit“ řidiče motorových vozidel snížit rychlost a zvýšit opatrnost jízdy

To by mělo přirozeně zajistit samo uspořádání provozu, pokud je to nutné, mohou být aplikována další opatření zklidnění dopravy (v případě provozu veřejné dopravy je nutné tato opatření modifikovat tak, aby vozidla veřejné dopravy mohla sdíleným prostorem projet).

chodec je v centru pozornosti

Uspořádání musí odrážet snahu umístit chodce do středu pozornosti, dát jim přednost a co nejlépe zajistit jejich pohodlí.

prostor (koridor) pro nevidomé a slabozraké

Pro pohyb nevidomých a slabozrakých musí být ve sdíleném prostoru jasně identifikovatelná cesta bez fyzických překážek o minimální šířce 1,4 m. Tento prostor by měl být odlišen od prostoru, kde se pohybují vozidla, umělo vodící linie (například rozhraní různých druhů povrchů či hmatnou drázkou). Je třeba dbát na to, aby zájem o estetiku nevedl k tomu, že těmto osobám budou poskytovány protichůdné informace o jejich postupu (změna nátěru, vyčnívající prvky nebo dekorace na podlaze atd.). Naopak, estetika a užitečnost se musí spojit.

křižovatky s předností zprava nebo formou „kruhového objezdu“

Na křižovatkách se doporučuje využít pravidla předností zprava (tj. bez dopravního značení). V některých případech je vhodné řešit křižovatku sdíleného prostoru s běžnou ulicí či jiným sdíleným prostorem formou obdobnou okružní křižovatce, neboť i ta přirozeně zklidňuje dopravy a všechna ramena křižovatky mají stejný význam (žádné nemá prioritu průjezdu).

sdílený prostor by neměl přímo navazovat na extravilánový úsek silnice

Zejména z důvodu velkého rozdílu rychlostí (90 km/h vs. 20 km/h).

Další odborná literatura [49] rovněž uvádí, že je třeba specifickou pozornost věnovat výběru materiálů s ohledem na bezpečnost a komfort pohybu (zejména chodců). Rovněž by měl být sdílený prostor vybaven mobiliářem (lavičky, místa k sezení), ale i místy, které poskytují ochranu proti povětrnosti (arkády, verandy, přístřeší u domů) či slunečnímu záření (stromy, stínidla).

**VÝBĚR Z RELEVANTNÍ TECHNICKÉ LITERATURY,
ZAJÍMAVÉ ODKAZY**

CERTU [Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques]. (2008). La zone de rencontre. Dostupné z: https://www.creuse.gouv.fr/content/download/4936/35503/file/pdf_fiche_zone_rencontre_cle768b71.pdf

CERTU [Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques] (2011). Commerces et zones à priorité piétonnes. Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire de France. Dostupné z: https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2018/10/CERTU_juin2011_final22.pdf

CERTU [Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques]. Martin, S., & Centre d'études techniques de l'équipement (Nantes). (2012). Zones de rencontre: Premier retour d'expériences : Dinan, Lorient, Rouillon. Lyon: CERTU. ISBN : 978-2-11-129479-0. Dostupné z: <https://www.aurm.org/uploads/media/846ad4237268a4c8feb466dab21265c1.pdf>

CERTU [Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques]. (2010). Zone de rencontre: Quels dispositifs repérables et détectables par les personnes aveugles et malvoyantes? Francie. ISSN 1263-2570. Dostupné z: <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1058273.pdf>

Lille Métropole Communauté urbaine. La zone de rencontre. Lille Métropole. Dostupné z: https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2019-01/201305_EPV_zonederencontre_plaquette.pdf Fribourg (ville). (2012). Crédit d'ouvrage pour l'aménagement de la zone de rencontre de Monséjour.

Les zones de circulation particulières en milieu urbain: Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie : décret 2008-754 du 30/07/2008. (2008). Lyon: CERTU.

Strecker, M.-C., Wenglenski, S., Université de Marne-la-Vallée., & Institut d'urbanisme (Champs-sur-Marne, Seine-et-Marne). (2013). La mobilité au service du partage de l'espace public: Le cas de la mise en place des zones de rencontre à Paris.

Rue de l'avenir („Ulice budoucnosti“) webové stránky asociace sdružující vybraná francouzská města zaměřená na kvalitní ulice a veřejná prostranství <https://www.ruedelavenir.com>

Voirie pour tous („Ulice pro všechny“)
webové stránka zřizovaná institucí La Cerema věnovaná sdílenému
prostoru obsahující i aktuální články
<http://voiriepour tous.cerema.fr/>

YOUTUBE: Le centre-bourg devient zone de rencontre
video francouzského Ministère Territoires et Collectivités prop-
agující realizaci sdíleného prostoru v centru města La Verpillère na
předměstí Lyonu
<https://www.youtube.com/watch?v=zH8WJ8U4BZ8>

YOUTUBE: une zone de rencontre pour mieux vivre ensemble dans
les petites rues de Saint-Sulpice
reportáž televizní stanice France3 o sdíleném prostoru ve městě
Saint-Sulpice
<https://www.youtube.com/watch?v=4cSkD47URm0>

FACEBOOK. Zone de rencontre en Ville de Mons
příspěvek/video představující principy sdíleného prostoru ve Ville
de Mons
<https://www.facebook.com/VilledesMons/videos/zone-de-rencon- tre/1183107262075905/>

Nizozemsko

Koncept sdíleného prostoru se zrodil právě v Nizozemí, zejména prací dopravního inženýra Hanse Mondermanna. Sdílený prostor je v Nizozemí naprosto standardním dopravním režimem, který je běžně a systematicky využíván ve větších i menších městech, v ulicích a veřejných prostranstvích různých typů a různé funkce.

Woonerf koncept je obvykle charakterizován jako kompletní absence svislého i vodorovného dopravního značení a absence fyzického oddělení automobilů, cyklistů a ploch pro pěší, které donutí řidiče vozidel spoléhat na oční kontakt s ostatními uživateli prostoru a vzájemnou komunikaci mezi nimi k zajištění bezpečného pohybu všech uživatelů ulice. Cílem tohoto konceptu je prostřednictvím významné úpravy uspořádání a stavebního řešení vrátit ulice zpět pěším a obyvatelům pro sociální aktivity, obchod i relaxaci [53].

V Nizozemí se pro sdílený prostor používá pojem „woonerf“, což lze rámcově přeložit jako „živoucí dvorek“ či „živoucí ulice“. Nizozemská odborná literatura uvádí, že koncept vznikl na popud obyvatel města Delft, kteří byli nespokojeni se vzrůstajícími intenzitami dopravy v ulicích, ve kterých bydleli, a s tím souvisejícím snížením bezpečnosti. Sami pomocí cihel a dalšího materiálu prý vytvořili v ulici „hadovitou“ cestu pro auta, která nutila vozidla jet pomalu nebo se ulici vyhnout [54]. Tato „akce“ iniciovala vznik konceptu obytné ulice/obytné zóny již v 60. letech 20. století. Koncept obytných zón se nejdříve užíval právě v čistě rezidenčních oblastech, typicky nižší obytné zástavby. Činností Hanse Mondermanna i dalších se stejný koncept začal prosazovat i při řešení významných městských ulic, obchodních tříd i křižovatek relativně rušných komunikací.

Termín „woonerf“ je v nizozemském kontextu používán jak pro obytné zóny, tak pro sdílený prostor.

Dopravní režim obytné zóny (erf) byl implementován do nizozemské legislativy již v 70. letech. Při rozšíření sdílených prostorů nebyl do legislativy (narozdíl například od Rakouska či sousední Belgie) implementován specifický termín a pro vyznačování sdílených prostorů se rovněž používá dopravní značení pro obytnou zónu.

V některých případech však sdílený prostor není vyznačován žádným dopravním značením, pouze dojde ke změně stavebního uspořádání ulice.

WOONERF (ERF)

(rámcový překlad „živoucí dvorek/ulice“)

dopravně-inženýrský termín ekvivalentní k termínu sdílený prostor i obytná zóna



DOPRAVNÍ REŽIM VE WOONERF (ERF)

- chodci mohou využívat celé šířky ulice (včetně vozovky)
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je 15 km/h
- parkování je povoleno pouze na příslušně vyznačených místech



Sdílený prostor v centru města Drachten (ulice Noordkade)[55]

Právní úprava

Pravidla silničního provozu jsou v Nizozemí definována Zákonem o silničním provozu (Wegenverkeerswet 1994) [6]. Dopravní značení a dopravní režim jednotlivých typů komunikací je pak definován Pravidly silničního provozu a předpisy o dopravních značkách (Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990)[7]. Ta definují dopravní režim v obytné zóně následovně:

§ 17 Erven

Artikel 44

Voetgangers mogen wegen gelegen binnen een erf over de volle breedte gebruiken.

Artikel 45

Bestuurders mogen binnen een erf niet sneller rijden dan 15 km per uur.

Artikel 46

Het is bestuurders van een motorvoertuig verboden binnen een erf te parkeren anders dan op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven.

Článek 44

Chodci smějí využívat celou šířku ulice.

Článek 45

Řidiči nesmí v zóně jet rychleji než 15 km za hodinu.

Článek 46

Řidiči motorových vozidel mají zakázáno parkovat na jiných než příslušně vyznačených parkovacích místech.

Kromě výše uvedených předpisů definujících pravidla silničního provozu existují ještě prováděcí pravidla dopravního značení (Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens). Ta definují ke svislé dopravní značce G5 následující pravidla jejího užití:

Bord G5 (erf)

Toepassing

1. Het erf moet voornamelijk een verblijfsfunctie hebben. Dit houdt in, voor zover het gemotoriseerd verkeer betreft, dat de wegen binnen een erf slechts een functie mogen hebben voor verkeer dat zijn bestemming of zijn vertrekpunt binnen het erf heeft en de intensiteit van het verkeer het karakter van het erf niet mag aantasten.

2. De aard en de gesteldheid van de wegen en weggedeelten in het erf moeten zodanig zijn en op of aan die wegen en weggedeelten moet-

en snelheidsbeperkende voorzieningen zijn aangebracht waardoor stapvoets rijden redelijkerwijze uit die omstandigheden voortvloeit.

3. De indruk moet worden vermeden dat de weg is verdeeld in een rijbaan en een trottoir. Er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan in het dwarsprofiel van een weg binnen een erf. Voor zover aan het vorenstaande wordt voldaan mag een voorziening voor voetgangers worden gerealiseerd.

4. De in- en uitgangen van een erf moeten reeds door hun constructie als zodanig duidelijk kenbaar zijn. Voor zover de in- en uitgangen bij een kruisende weg door motorvoertuigen kunnen worden gebruikt moeten zij als in- of uitrit zijn uitgevoerd. Het is toegestaan dat de in- en uitgang van een erf vóór een kruisende weg is gesitueerd, mits op een zodanige afstand, met een minimum van 20 meter, van de kruisende weg dat geen misverstand kan bestaan over de op het kruispunt geldende voorrangregeling.

5. De parkeerplaatsen moeten worden aangeduid of aangegeven met een P-tegel of een P-bord. Indien het erf tevens is aangewezen als parkeerschijf-zone moet op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijf verplicht is een blauwe streep worden aangebracht.

Použití značky G5

1. Dopravní značka se užívá zejména v residenčních oblastech. To znamená, že motorová doprava v této ulici musí mít charakter cílové či zdrojové dopravy a intenzita provozu nebude mít vliv na charakter obytné zóny.

2. Stavební uspořádání ulice musí obsahovat takové prvky, aby provoz motorové dopravy byl realizován rychlostí odpovídající pohybu pěších.

3. Ulice nesmí být rozdělena na vozovku a chodníky a uliční prostor by měl být řešen v jedné výškové úrovni. Prvky pro chodce mohou být realizovány.

4. Vjezdy a výjezdy z obytné zóny musí být jasně rozeznatelné a měly by být navrhovány s efektem „brány“. Tyto vjezdy mohou být realizovány jako součást křižovatky i v mezikřižovatkovém úseku. Pokud je vjezd do obytné zóny realizován v mezikřižovatkovém úseku, musí splňovat minimální vzdálenost od sousední křižovatky 20 m, aby nemohlo dojít k nedorozumění v přednostech v jízdě.

5. Parkovací místa musí být označena dlaždicí „P“ nebo dopravní značkou „P“. Pokud je obytná zóna označena také jako zóna s parkováním, musí být na parkovacích místech vyznačena modrá čára.

Význam dopravní značky G5 „Erf“ (obytná zóna) je v přehledu dopravního značení následně definován takto:

G5 „Erf“

Op een woonerf mogen voetgangers ook gebruikmaken van de rijbaan. Hier geldt daarom een maximumsnelheid van 15 km/h. Let op spelende kinderen.

V obytné oblasti mohou chodci také používat vozovku. Proto zde platí maximální rychlost 15 km / h. Sledujte děti, které si hrají.

Zásady návrhu a návrhové parametry

Žádnou technickou normu či oficiální metodický dokument vydaný relevantními autoritami zaměřenou přímo na navrhování sdílených prostorů se nepodařilo dohledat.

VÝBĚR Z RELEVANTNÍ TECHNICKÉ LITERATURY, ZAJÍMAVÉ ODKAZY

Broer, K. (2008). Shared Space en de fietser. Utrecht: Fietsberaad. Dostupné z: https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/BROER_2008_0001.pdf

Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water-, en Wegbouw en de Verkeerstechniek. (1998). Recommendations for traffic provisions in built-up areas: ASVV. Ede, Netherlands: Centre for Research and Contract Standardization in Civil Engineering.

CROW. (2009). Road safety manual. Ede: CROW. ISBN: 978 90 6628 531 6. Dostupné z: <http://www.roadsafetyforall.org/RSFA2/Lib/CROW-Road%20safety%20manual%202009.pdf>

Coxon, S., Napper, R., & Richardson, M. (2019). Urban mobility design.

Dick van Veen, Mobycon. Shared Space; een gedeelde maar toegankelijke ruimte? Dostupné z: https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/VEEN_2010_0001.pdf

Havik, E. M. & Melis-Dankers, B. J. M. Design Issues for blind and partially sighted people. Issues and advice for accessible public spaces. Royal Dutch Visio, Center of Expertise for Blind and partially sighted people. Huizen, the Netherlands. Dostupné z: <http://www.eccolo.nl/shared-space/english/#/home/>

Keuninginstituut/1Groningen., Senza Communicatie/1Groningen., & Shared Space, provincie Friesland/1Leeuwarden. (2008). Shared space: van project naar proces: Een opgave voor iedereen. Leeuwarden: Provincie Friesland. Dostupné z: https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/FRIESLAND_2008_0001.pdf

Lutz, S., Foorthuis, W. (2011). Shared space: Het concept en zijn toepassing. Leeuwarden: NHL Hogeschool. Dostupné z: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvm-kennisdocumenten/shared-space-het-concept-en-zijn-toepassing>

Lutz, S., Foorthuis, W. (2012). Shared Space: Over het concept en zijn specifieke toepassing in Emmen. Dostupné z: https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/NHL_2012_0001.pdf

Shared space: zet voet aan de grond. In: Verkeerskunde 31, Nummer 7 -2008.

Studie woonerven : focus op kwaliteiten. (2009). Rotterdam:
Stimuleringsfonds voor Architectuur.

Veen van, D., Nota, S. Parkeren in Shared. Tedebouw & Architect.
Dostupné z: https://ecno.nl/sites/default/files/kenniscentra_documenten/shared-space_parkeren-in-shared.pdf

WE architecten & René Kuiken Urbanism. (2011). Revitalisatie Rij-
tuigenbuurt Nieuwegein schetsontwerp: document fase 2 decem-
ber 2011. Amsterdam: WE architecten & René Kuiken Urbanism.
Dostupné z: [www.woonerven.nl/documents/WE-RKU_Rijtuigen-
buurt-SO-boek_2011-12-01.pdf](http://www.woonerven.nl/documents/WE-RKU_Rijtuigenbuurt-SO-boek_2011-12-01.pdf)

WE architecten & René Kuiken Urbanism. (2012). Revitalisatie
woonerven: Placemaking als strategie voor bloemkoolwijken.
Amsterdam: WE architecten & René Kuiken Urbanism.

Werkgroep 'Shared Space en Duurzaam Veilig'. (2011). Duurzaam
veilig en shared space: Een vergelijking. Ede: CROW.

Wouterson, L. (2016). Shared Space or Plankenkoorts? De toegan-
kelijkheid van shared spaces. Masterscriptie, Universiteit van
Amsterdam.

Woonerfgoed
webové stránky společnosti propagující principy konceptu woonerf
<http://www.woonerfgoed.nl/int/Introduction.html>

YOUTUBE: Sharedspace intersection Drachten
video představující provoz na křižovatce řešené formou sdíleného
prostoru ve městě Drachten dle návrhu Hanse Mondermanna z roku
2001
<https://www.youtube.com/watch?v=zpHlj5j7nyY>

Německo



V Německu je řešení ulic a veřejných prostranství formou sdíleného prostoru rovněž běžnou praxí, což dokazuje řada realizací napříč spolkovými zeměmi. V Německu se vyskytují příklady sdíleného prostoru v běžných ulicích, náměstích i přednádražních prostorech.

V německé odborné literatuře se pro řešení uličního prostoru založeném na principu sdíleného prostoru používají termíny Gemeinschaftsstraße (doslova „komunitní ulice“) či „Berner modell“, používají se však i termíny Begegnungszone (viz Rakousko/Švýcarsko), Mischzone (doslova „zóna míchání“) nebo i anglický výraz Shared space. Dopravní režim na těchto ulicích je, shodně s „obytnými zónami“, označován termínem Verkehrsberuhigter Bereich (doslovný překlad „oblast zklidnění dopravy“), který je definován i v příslušných právních předpisech.

Realizace sdílených prostorů (kromě tradičních „obytných zón“) se v Německu začínají objevovat po roce 2000 (například Frankfurt nad Mohanem, Duisburg, Postdam, Kevelaer, Brühl a další). Německá odborná literatura věnující se problematice sdíleného prostoru se často odkazuje na „vzorová řešení“ z Nizozemí a činnost Hanse Modermanna, ale i na švýcarský „Berner modell“ reprezentující spolupráci kantonu Bern s experty na dopravní inženýrství a urbanismus za účelem „polidštění“ městských ulic.

Německo neimplementovalo (narozdíl například od Rakouska) specifický odborný termín pro sdílený prostor do svých právních a technických předpisů a pro vyznačování ulic a prostranství řešených formou sdíleného prostoru používán dopravní režim Verkehrsberuhigter Bereich (který je rovněž užíván i pro ulice odpovídající „obytné zóně“).

V některých případech je pro ulice, jejichž stavební uspořádání odpovídá principům sdíleného prostoru, užíván i dopravní režim zóny Tempo-20.



Příklad sdíleného prostoru v Německu: Markplatz, Schönebeck (Elbe) byl první realizací ulice formou sdíleného prostoru v Sasku-Anhaltsku.

VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH

(doslovný překlad „oblast zklidnění dopravy“)

dopravně-inženýrský termín označující dopravní režim (obytná zóna/sdílený prostor)

GEMEINSCHAFTSSTRASSE

termín rovněž používající se pro sdílený prostor, obvykle realizace sdíleného prostoru v méně významných ulicích měst

BERNER MODELL

termín používaný pro sdílený prostor, obvykle realizace sdíleného prostoru na náměstích či významných obchodních ulicích ve městech (dle jedné z prvních realizací „sdíleného prostoru“ ve švýcarském Bernu)



DOPRAVNÍ REŽIM

V VERKEHRSBERUHIGTER BEREICH

- chodci se mohou pohybovat po celé zóně bez omezení, dětské hry jsou povoleny
- účastníci provozu mají rovnoprávní postavení
- vozidlo musí být schopno zastavit „na místě“, musí jet „krokem“ (Schrittempofahren – doslovně: „rychlost kroku“, cca 4 km/h)
- řidič vozidla nesmí chodce ohrozit ani omezit, v případě nutnosti musí počkat
- chodci nesmí zbytečně blokovat provoz vozidel
- parkování není povoleno mimo k tomu určených a vyznačených míst, s výjimkou zajištění nástupu a výstupu osob, nebo vykládky a nakládky



Příklad užití dopravního režimu Verkehrsberuhigter Bereich pro vyznačení sdíleného prostoru na náměstí v centru města (Schrammenplatz, Memmingen).

Právní úprava

Právní norma definující pravidla silničního provozu v Německu je Straßenverkehrsgesetz (StVG) [25] (zákon o silničním provozu), respektive vyhláška Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [26] (vyhláška o silničním provozu), ve které je přímo definován dopravní režim oblasti zklidnění dopravy:

Abschnitt 4 Verkehrsberuhigter Bereich

1. Wer ein Fahrzeug führt, muss mit Schrittgeschwindigkeit fahren.
2. Wer ein Fahrzeug führt, darf den Fußgängerverkehr weder gefährden noch behindern; wenn nötig, muss gewartet werden.
3. Wer zu Fuß geht, darf den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
4. Wer ein Fahrzeug führt, darf außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen nicht parken, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen.
5. Wer zu Fuß geht, darf die Straße in ihrer ganzen

Článek 4 Oblast zklidnění dopravy

1. Řidič vozidla musí jet rychlostí odpovídající rychlosti chůze.
2. Řidič vozidla nesmí ohrozit chodce či je omezit v pohybu.
3. Chodci nesmí bezdůvodně bránit provozu.
4. Parkování vozidel je povoleno pouze na příslušně vyznačených místech, to neplatí pro zastavení pro nástup a výstup osob či pro zastavení za účelem nakládky a vykládky.
5. Chodci mohou využít celou šířku ulice.

Zásady návrhu a návrhové parametry

Žádnou technickou normu či oficiální metodický dokument vydaný relevantními autoritami zaměřenou přímo na navrhování sdílených prostorů se nepodařilo dohledat.

VÝBĚR Z RELEVANTNÍ TECHNICKÉ LITERATURY, ZAJÍMAVÉ ODKAZY

- Baier, R., Engelen, K., Klemps-Kohnen, A., Reinartz, A., & Wirtschaftsverlag N.W. Verlag für Neue Wissenschaft. (2015). Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem "Shared Space"-Gedanken.
- Berlin / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. (2014). Besseres Miteinander - Begegnungszone Maaßenstraße. Zentral- und Landesbibliothek Berlin.
- Bührmann, S., Wefering, F., Rupprecht, S., Intelligent Energy Europe., & European Association for Creativity and Innovation. (2011). Guidelines: Developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Cologne: Rupprecht Consult - Forschung und Beratung GmbH.
- Busse, E.-A. (2007). Shared space - geteilte öffentliche (Straßen-) Räume: Dokumentation der Fachtagung der ALR am 15. September 2007 in Bohmte im Osnabrücker Land.
- Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH. (2011). Begegnungszonen, Shared-Space. In: Forschung Radverkehr - Infrastruktur I-5/2011. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) gGmbH. Dostupné z: https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-i-05.pdf
- Deutsches Institut für Urbanistik [Difu]. (2012). Cyclists and Pedestrians on Promenades and Pedestrian Zones. In: Cycling Expertise - Infrastructure I-14/2012. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik [Difu]. Dostupné z: https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/cye-i-14.pdf
- Deutsches Institut für Urbanistik [Difu]. Radfahrer und Fußgänger auf gemeinsamen Flächen. In: Forschung Radverkehr - Infrastruktur I-9/2011. Dostupné z: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/forschung-radverkehr/radfahrer-und-fussgaenger-auf-gemeinsamen-flaechen>
- Deutsches Institut für Urbanistik [Difu]. Shared Space. In: Cycling Expertise - Infrastructure I-4/2011. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik [Difu].
- Faix, U., Burgstaller, P., & Bad architects group. (2012). Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland: Über Begegnungszonen, Berner Modell, Gemeinschaftsstraße, Koexistenzonen, Mischverkehrszonen und ihre Umsetzung; Leitfaden für innovative Bürger (meister) Innen. Salzburg: Gemeindeentwicklung des Salzburger Instiuts für Raumordnung & Wohnen.

Fechtel, H.-W. & Ruske, W. (1988). Flächenhafte Verkehrsberuhigung, Methodenstudie zur Gefahrenbewertung für verkehrsberuhigte Bereiche: Bericht zum Forschungsprojekt 8019/5 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Bergisch Gladbach. Bergisch Gladbach: Bundesanst. für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung.

Gerlach, J., Ortlepp, J., & Voß, H. (2009). Shared space: Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen für die Praxis. Dostupné z: <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/126699/1/DB1042.pdf>

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation. (2009). Machbarkeitsuntersuchung Shared Space in Potsdam. Dortmund: Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation.

Saary, K. Straßenraumgestaltung durch Shared Space. Vom Korridor zum Wohnzimmer. In: Alternative Kommunalpolitik. Heft 5/14, Seite 33. Dostupné z: http://netzwerk-sharedspace.de/wp-content/uploads/2018/08/AKP_514_Shared_Space.pdf

Schröer, A. (2019). Mehrfach : Nutzen - Mehrfachnutzung und Space Sharing als Strategie zur nachhaltigen Stadtentwicklung.

Rakousko

V Rakousku je sdílený prostor jako forma řešení ulic či veřejných prostranství úspěšně a relativně systematicky používán, a to zejména jako prvek preference chodců v prostoru, jako prvek zvýšení bezpečnosti a zklidnění dopravy a zlepšení kvality veřejných prostranství.

V Rakousku se pro ulici či veřejné prostranství řešené formou sdíleného prostoru používá pojem „Begegnungszone“, což lze doslova přeložit jako „zóna setkávání“. Rakouská odborná literatura i právní úprava tedy rozlišuje termíny pro obytnou zónu (Wohnstraße) a sdílený prostor (Begegnungszone), byť dopravní režimy obou typů prostoru jsou velmi podobné.

V rámci celé země lze nalézt poměrně velký počet realizací, přičemž forma sdíleného prostoru je používána v řadě různých situací [41]. To ukazuje na systematický přístup k využívání dopravního režimu „sdílený prostor“ v Rakousku, a především velmi dobře ilustruje komplexní možnosti jeho využití v praxi:

- **významná obchodní třída ve velkém městě** (například částí Mariahilfer Strasse ve Vídni)
- **namísto křižovatky na náměstí** (například Sonnenplatz, Graz)
- **významné veřejné prostranství sídla, či jeho část s provozem motorové dopravy** (například Kornmarkt, Bregenz)
- **náměstí či ulice v centru malého města či obce** (například Bahnhofstrasse, Bishopshofen)
- **přednádražní prostor či prostor přestupního terminálu veřejné dopravy** (například Lastenstrasse, Salzburg)
- **lokální ulice s významnými cíli, školním kampusem či lokálními obchody** (například Jahngasse, Dornbirn)

„Begegnungszone“ byla do rakouské právní úpravy implementována od roku 2013, přičemž dostupná odborná literatura hovoří o tom, že hlavními vzory pro implementaci sdíleného prostoru do rakouské právní úpravy byl švýcarský a belgický model [41]. Hlavní principy dopravního režimu jsou v zásadě shodné s těmito „vzorovými zeměmi“ a velmi podobné dopravnímu režimu obytné zóny.

BEGEGNUNGSZONE

(doslovný překlad „zóna setkávání“)

dopravně-inženýrský termín ekvivalentní k termínu sdílený prostor

WOHNSTRASSE

odborný termín ekvivalentní k termínu „obytná zóna“



DOPRAVNÍ REŽIM V BEGEGNUNGSZONE

- chodci mají při svém pohybu v prostoru přednost před všemi vozidly
- řidiči vozidel nesmí chodce ani cyklisty ohrozit, ani jim bránit v pohybu či překážet
- řidiči vozidel musí dodržovat boční vzdálenost od stavebních objektů a zařízení
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je 20 km/h (v odůvodněných případech, v zájmu plynulosti dopravy a bez negativních dopadů na bezpečnost provozu, může být zvednuta na 30 km/h)



Sdílený prostor realizovaný namísto křižovatky s charakterem náměstí (Sonnenplatz, Graz) [41].

Právní úprava

V Rakousku je dopravní režim sdíleného prostoru zdefinován v Straßenverkehrsordnung 1960 (Vyhlášce o silničním provozu)[30] v oddílu věnovaném pěší dopravě, v §76c:

§76c Begegnungszone

(1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären.

(2) In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.

(3) In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.

(4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird.

(5) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Begegnungszone die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9e bzw. 9f) anzubringen sind.

(6) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen.

§76c Zóna setkávání

(1) Příslušný úřad může stanovit zónu setkávání pokud slouží bezpečnosti, snadnosti nebo plynulosti provozu, zejména pohybu chodců, nebo se jeví jako vhodné vzhledem k umístění, označení nebo povaze přilehlé budovy nebo oblasti, a to trvale nebo dočasně.

(2) V zónách setkávání nesmí řidiči vozidel ohrožovat ani bránit chodcům, musí udržovat boční vzdálenost od stojících objektů nebo zařízení, která odpovídá bezpečnosti provozu a smí se pohybovat nejvyšší dovolenou rychlostí 20 km/h. Cyklisty nesmí řidiči motorových vozidel ohrozit ani jim překážet.

(3) V zónách setkávání mohou chodci využívat celou šířku ulice. Nesmí však záměrně bránit provozu vozidlům.

(4) Realizace podélných prahů, odvodňovacích žlábků, obrubníků a dalších prvků v rámci povrchu zóny setkávání je možná, ale v provedení, které podporuje přirozené dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, a podporuje bezpečnost provozu a zároveň není pro provoz vozidel překážkou.

(5) Pro vyznačení zóny setkávání platí ustanovení § 44 odst. 1 s podmínkou, že na začátku a na konci se připevní příslušné informační dopravní značky (§ 53 odst. 1 Z 9e a 9f).

(6) Příslušný úřad může povolit zvýšení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h, pokud to je v zájmu plynulosti provozu a nebude to mít negativní vliv na jeho bezpečnost.

Zásady návrhu a návrhové parametry

Z hlediska projektování městských ulic, respektive cyklistické dopravy, jsou relevantní rakouské technické normy RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen [56] a RVS 03.02.13 Radverkehr [57], nicméně ty nepřinášejí žádná konkrétní specifická pravidla pro sdílené prostory.

Pro sdílené prostory však existuje metodický dokument /technické podmínky vydané FSV, rakouskou výzkumnou organizací pro silniční a železniční dopravu (Österreichische Forschungsgesellschaft, Straße - Schiene - Verkehr) [58]. Tyto technické podmínky definují zřizování sdílených prostorů zejména jako nástroj pro zvýšení kvality veřejných prostranství a revitalizaci veřejných prostor, respektive i zvýšení kvality bydlení.

Hlavní cíle zřizování sdílených prostorů jsou definovány následovně:

spravedlivé rozdělení prostoru ulice

- multifunkční využití uličního prostoru (nejen doprava)
- preference či podstatné usnadnění pohybu chodců
- zachování provozu motorové dopravy a dopravní obsluhy motorovou dopravou

zvýšení bezpečnosti silničního provozu

- nižší jízdní rychlosti (především vlivem prostředí působícího na řidiče vozidla)
- homogenizace úrovně rychlosti jednotlivých účastníků provozu
- nižší závažnost následků v případě dopravní nehody (snížení počtu závažných nehod)
- zvýšení pozornosti řidičů vozidel při průjezdu sdíleným prostorem
- minimalizace počtu dopravních značek

posílení nemotorové dopravy

eliminace segregáčního efektu

- propojení území
- snazší přechod ulice pro chodce, jednodušší pohyb cyklistů

Cílem sdíleného prostoru by naopak nemělo být vytváření parkovacích míst či omezení tranzitní dopravy. Omezení tranzitu může být efektem zavedení sdíleného prostoru, ale nemělo by se jednat o cíl jeho implementace.

Technické podmínky rovněž definují základní typologii sdílených prostorů, respektive typy prostranství, ve kterých je vhodné sdílený prostor implementovat: ulice spojující významná veřejná prostranství, náměstí, obchodní ulice /zóny, úzké ulice (kde není vzhledem k šířkovým poměrům možné realizovat konvenční stavební uspořádání ulice) a uzly veřejné dopravy. Přestože principy tvorby

sdíleného prostoru jsou shodné, při návrhu je třeba přihlídnout ke konkrétním specifickým dané oblasti. Vysoký počet chodců a cyklistů ve vztahu k objemu provozu vozidel je nezbytný, protože zóna setkávání funguje pouze tehdy, když dochází k neustálým setkáváním mezi plynulým provozem vozidla a chodci nebo cyklisty.

Obecně platí, že úspěšnou implementaci sdílených prostorů implikuje živý parter (např. obchodní ulice/náměstí) či potřeba častého přecházení či pohybu chodců v prostoru (např. přestupní body veřejné dopravy).

Objemy jednotlivých druhů dopravy jsou významnými aspekty pro zřizování sdílených prostorů, poměrně vysoké intenzity motorové dopravy však nejsou důvodem proti jejich zavedení. Pokud intenzita motorové dopravy překročí 300 voz/h ve špičkové hodině, je vhodné po krajích ulice realizovat prostory určené pro pěší nad rámec centrálního prostoru s pohybem vozidel. Zkušenosti ukazují, že sdílené prostory s intenzitou motorové dopravy až kolem 10 000 vozidel / 24 h a až 500 křížujících nemotorových uživatelů na 100 m délky lze považovat za bezproblémové z hlediska dopravního proudu. S objemy provozu více než 10 000 vozidel / 24 h nebo více než 500 chodců a přejíždějících cyklistů / h na 100 m délky musí být vhodnost sdíleného prostoru prověřena samostatnou analytickou studií. Kamionová doprava by však přes sdílený prostor projíždět neměla, neboť snižuje pocit bezpečnosti pro uživatele prostoru.

Parkovací místa proto musí být jasně označena, například vodorovným dopravním značením či změnou povrchu (světlé dlažební kameny, silniční knoflíky atd.). Pro zajištění dostatečné viditelnosti se doporučuje navrhovat parkovací místa ve vzdálenosti 0,60 m od oblastí pro plynulý provoz vozidel, aby byla zajištěna nejvyšší možná bezpečnost pro přecházející chodce. (V případě povolené rychlosti 30 km/h pak ve vzdálenosti 1,00 m.) Příliš mnoho parkovacích míst je v rozporu s principy sdíleného prostoru. Při navrhování parkovacích míst ve sdíleném prostoru je třeba brát v úvahu pěší trasy a obecně pohyb pěších v prostoru, je třeba se vyvarovat kontinuálním parkovacím pásům.

Linky veřejné dopravy je možné sdíleným prostorem vést, je však třeba toto vedení posuzovat citlivě s ohledem na mód dopravy, interval a důležitost linek. Zejména tramvajová doprava může v prostoru vytvářet segregáční efekt. Zastávky veřejné dopravy mohou být bezproblémovou součástí sdíleného prostoru, je však třeba stavebně realizovat nástupní hranu (výjimka z principu jedné výškové úrovně).

Délka úseku sdíleného prostoru v přímé by neměla překročit 500 m, neboť poté dochází ke snížení pozornosti řidičů a zvyšování rychlosti motorové dopravy. Pokud je sdílený prostor delší než 500 m, je

vhodné implementovat opatření zklidnění dopravy, případně zamezit přímému průjezdu motorových vozidel.

Zásady návrhu uspořádání sdílených prostorů dle těchto technických podmínek lze shrnout následovně:

- Vjezd do a výjezd ze sdíleného prostoru by měl být zřejmý, doporučuje se užít tzv. „efektu brány“.
- Volba materiálů povrchů a jejich barva by se měla odlišovat od běžné vozovky.
- Prostor by měl být vybaven kvalitním městským mobiliářem.
- Uspořádání sdíleného prostoru musí podporovat vzájemný vizuální kontakt mezi všemi uživateli; vizuální překážky by neměly být součástí sdíleného prostoru, neboť snižují bezpečnost zejména chodců.
- Prostor pro pohyb vozidel je v případě potřeby možné „vyznačit“ odlišným typem/barvou povrchu, umístěním drenážních lišt, apod.

Specifickou pozornost je třeba věnovat pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace – nevidomých a slabozrakých, osob se sníženou schopností pohybu, dětí a seniorů. Je však třeba zdůraznit, že sdílené prostory jako takové zlepšují podmínky pohybu zejména osob se sníženou schopností pohybu, dětí a seniorů.

Ve všech případech je při návrhu sdíleného prostoru třeba zajistit splnění těchto hlavních kritérií:

princip samovysvětlujícího prostoru

To zahrnuje jasné vedení provozu vozidel prostřednictvím vizuálních a designových opatření (městský mobiliář, různé podlahové krytiny atd.) i opatření zklidnění dopravy. V případě sdílených prostorů s vysokou intenzitou provozu motorových vozidel je vhodné oblasti



Prostor terminálu autobusové dopravy při Salzburg Hbf. řešený formou sdíleného prostoru (zóny setkávání) [41].

vyhrazené čistě pro pěší oddělit plochým obrubníkem, sloupky apod.

prvky pro nevidomé a slabozraké

Je zřejmé, že pro nevidomé není ve sdíleném prostoru možné zajistit takovou volnost pohybu jako ostatním chodcům. Je pro ně třeba vytvořit příslušné hmatné vodící linie a prostor bez překážek kolem nich. K „přecházení ulice“ je třeba nevidomým a slabozrakým pomoci vodících linií definovat specifická místa. Tato místa by z hlediska nevidomých a slabozrakých měla splňovat parametry obdobné jako přechody pro chodce.

Vizuálně dobře odlišený design s různými podlahovými krytinami usnadňuje slabozrakým orientaci v prostoru (úroveň kontrastu dle ÖNORM B 1600: 2013). Hmatné prvky pro nevidomé se realizují dle ÖNORM V 2102-1 shodně jako v konvenčních ulicích.

prvky pro osoby se sníženou schopností chůze

Sdílený prostor musí být z principu bezbariérový. Pro pohyb osob zejména na vozíku je třeba dodržet příslušné parametry podélných sklonů a šířky průchodu/průjezdu, jakož i protiprokluzových vlastností povrchů.



Část náměstí Kornplatz v Bregenzu řešená jako sdílený prostor (zóna setkávání) [41].



Výřez interaktivní mapy všech sdílených prostorů (zón setkávání) v Rakousku na webu www.begegnungszonen.org.at [41].

**VÝBĚR Z RELEVANTNÍ TECHNICKÉ LITERATURY,
ZAJÍMAVÉ ODKAZY**

Faix, U., Burgstaller, P., & Bad architects group. (2012). Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland: Über Begegnungszonen, Berner Modell, Gemeinschaftsstraßen, Koexistenzonen, Mischverkehrszonen und ihre Umsetzung; Leitfaden für innovative Bürger(meister)Innen. Salzburg: Gemeindeentwicklung des Salzburger Instiuts für Raumordnung & Wohnen.

Hofer F. Begegnungszonen in Österreich. Analyse ausgewählter Beispiele anhand qualitativer Kriterien. Institut für Verkehrswesen Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur Universität für Bodenkultur Wien.

Marsch, V. (2018). Verträglichkeit von Fuß- und Radverkehr in Begegnungszonen an den Beispielen Herrngasse und Mariahilfer Straße in Wien. Wien: Technische Universität.

Nuß, A., Nestler G. (2011). Projektierungs Handbuch-Öffentlicher Raum. Wien: Stadtentwicklung Wien.

BUSSE, E.-A. (2007). Shared space - geteilte öffentliche (Straßen-) Räume Dokumentation der Fachtagung der ALR am 15. September 2007 in Bohmte im Osnabrücker Land.

FÜREDER, W., & SCHWAB, D. (2009). Sicherheitsaspekte Aktionsplan Fussverkehr: Teil 1 ; Modul Shared Space "Begegnungszonen der besonderen Art" im Überblick. Wien, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

Grodde, Christopher Sjuts. (2019). Anwendbarkeit und Umsetzung von Shared Space im Ortskern einer Stadtrandgemeinde am Beispiel Lohfelden.

Faix, U., Burgstaller, P., & Bad architects group. (2012). Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland: Über Begegnungszonen, Berner Modell, Gemeinschaftsstraßen, Koexistenzonen, Mischverkehrszonen und ihre Umsetzung; Leitfaden für innovative Bürger(meister)Innen. Salzburg: Gemeindeentwicklung des Salzburger Instiuts für Raumordnung & Wohnen

Kaufmann, R. (2014). Begegnungszone: Oder, Die andere Seite der Politik.

begegnungszonen.or.at
webové stránky věnované sdíleným prostorům v Rakousku, včetně kompletního výčtu lokalit a příkladů dobré praxe
<http://www.begegnungszonen.or.at/>

YOUTUBE. Eröffnung "Shared Space" Sonnenfelsplatz Graz
Videozáznam provozu ve sdíleném prostoru na náměstí Sonnenfelsplatz ve městě Graz.
<https://www.youtube.com/watch?v=qgYzyGvMqjo&t=3s>

Švýcarsko



Ve Švýcarsku se řešení ulic a významných veřejných prostranství formou sdíleného prostoru běžně využívá jako standardní řešení zkvalitnění veřejného prostranství, zvýšení kvality života obyvatel a zklidnění dopravy. V současné době jsou na území Švýcarska desítky až stovky realizací sdílených prostorů [59], a to různých typů – náměstí, obchodní ulice, přednádražní prostory, prostory před školami, prostory v rezidenčních oblastech.

Pro sdílený prostor se v německy mluvící části Švýcarska užívá termín „Begegnungszone“, ve frankofonní části pak „zone de rencontre“. Tyto termíny se používají jak v technické literatuře, tak jsou definovány i platnou legislativou.

První odpovědi švýcarského dopravního inženýrství na větší bezpečnost i kvalitu života v obytných oblastech byla implementace dopravního režimu „obytná zóna“ do švýcarské legislativy v roce 1984, a to dle vzoru nizozemských „woonerf“. Od roku 1995 začala některá švýcarská města testovat dopravní režim obytné zóny i v jiných typech zástavby než čistě obytné, zejména na náměstích či obchodních ulicích v centrech těchto měst. Průkopníkem bylo město Burgdorf, které experimentálně zavedlo v přednádražním prostoru železniční stanice v centru města tzv. vycházkovou oblast („Flaniergebiet“), která se stala pilotní oblastí sdíleného prostoru ve Švýcarsku. Následovala druhá realizace sdíleného prostoru v Saint-Blaise. Vyhodnocení zkušeností z těchto pilotních oblastí vyústilo v implementaci sdíleného prostoru („begegnungszone“ / „zone de rencontre“) do švýcarské legislativy s účinností od začátku roku 2002.

Švýcarská odborná literatura i oficiální technické podmínky vydané příslušnými autoritami akcentují přínosy sdíleného prostoru v oblasti sociokulturní, lidského zdraví i životního prostředí [32].



Přednádražní prostor v Männendorfu řešený formou sdíleného prostoru [60].

BEGEGNUNGSSZONE / ZONE DE RENCONTRE

(doslovný překlad „zóna setkávání“)

dopravně-inženýrský termín ekvivalentní k termínu sdílený prostor

WOHNSTRASSE / ZONE RÉSIDENIELLE

odborný termín ekvivalentní k termínu „obytná zóna“



DOPRAVNÍ REŽIM V BEGEGNUNGSSZONE / ZONE DE RENCONTRE

- chodci a uživatelé dopravních prostředků obdobným vozidlům (jízdní, kola, koloběžky, kolečkové brusle apod.) mohou využívat celý prostor ulice
- chodci a uživatelé dopravních prostředků obdobným vozidlům mají při svém pohybu v prostoru přednost před všemi vozidly, nesmí však jejich provoz (záměrně) blokovat; výjimku tvoří tramvajová doprava – pokud je vedena sdíleným prostorem (zónou setkávání), jízda tramvaje má přednost před pohybem chodců (aplikuje se stejné pravidlo jako na přechodech pro chodce přes tramvajovou trať)
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je stanovena na 20 km/h
- spoje veřejné dopravy mohou projíždět sdíleným prostorem (zónou setkávání)
- parkování vozidel (i jízdních kol) je možné pouze na příslušně vyznačených místech (vozidla přepravující osoby se sníženou schopností pohybu mohou parkovat po dobu max. 2 hodiny i mimo vyznačená parkovací místa [34])
- v prostoru jsou povoleny i hry dětí (obecné pravidlo pro ulice se slabším provozem dle článku 46 Vyhlášky o pravidlech silničního provozu [34])

Na příkladu sdíleného prostoru realizovaného v Gotthelfstrasse v Bernu (odtud v německy mluvící literatuře používané označení "berner modell") lze doložit, že se sdílený prostor stal skutečným socio-kulturním ohniskem v území, a podtrhuje identitu komunity.

Sdílené prostory jsou vnímány i jako možnost větší socializace dětí. Pokud například 5-ti leté dítě vyrůstá v prostředí, ve kterém prakticky nemůže bez doprovodu vyjít ven z domu a hrát si ve veřejném prostranství s vrstevníky, je jeho sociální rozvoj prokazatelně horší než u dětí, kterým prostředí, ve kterém žijí, toto umožňuje [60]. Hry a dětské aktivity jsou ve sdílených prostorech možné a bezpečné. Sdílené prostory obecně podporují pěší chůzi, což má pozitivní vliv na lidské zdraví i životní prostředí a je v souladu s principy udržitelné mobility. Díky snížení rychlosti a zklidnění motorové dopravy dochází k dalšímu zkvalitnění prostředí, zejména snížením hluku a exhalací z motorové dopravy. Vhodné stavební uspořádání i účelný design sdíleného prostoru přidává na atraktivitě místa, a vytváří tak atraktivní a reprezentativní veřejná prostranství.

Obecně lze konstatovat, že švýcarská odborná literatura potvrzuje, že implementace sdílených prostorů vede ke:

- zvýšení bezpečnosti všech uživatelů prostoru
- zlepšení životního prostředí
- zkvalitnění sociální interakce v rámci komunity a podporuje sociální integraci jednotlivých skupin obyvatel
- zlepšení lidského zdraví prostřednictvím vyššího podílu chůze a pohybu

Právní úprava

Ve Švýcarsku jsou z hlediska pravidel silničního provozu relevantní federální silniční zákon (Strassenverkehrsgesetz / Loi fédérale sur la circulation routière 1958) [33], vyhláška definující pravidla silničního provozu (Verkehrsregelnverordnung / Ordonnance sur les règles de la circulation routière 1962) [34], nicméně pravidla pro provoz ve sdíleném prostoru obsahuje zejména vyhláška definující dopravní značení (Signalisationsverordnung / Ordonnance sur la signalisation routière 1979) [35], a to následovně:

Článek 22b

Das Signal «Begegnungszone» (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

//

Le signal «Zone de rencontre» (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules peuvent utiliser toute l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.

La vitesse maximale est fixée à 20 km/h.

Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles.

Dopravní značka „Sdílený prostor“ (2.59.5) vyznačuje ulici v obytné či obchodní oblasti, ve které chodci i uživatelé dopravních prostředků obdobným vozidlům (jízdní, kola, koloběžky, kolečkové brusle apod. – poznámka autorů) jsou oprávněni využívat celou šířku prostoru. Chodci a tito uživatelé mají přednost před ostatními vozidly, nesmí však jejich provoz (záměrně) blokovat.

Nejvyšší dovolená rychlost je 20 km/h.

Parkování je dovoleno pouze na příslušně vyznačených místech. To obecně platí i pro parkování jízdních kol.

Ve Švýcarsku může být dopravní režim sdíleného prostoru zaveden na jakékoliv tzv. sekundární komunikaci v intravilánu, tedy komunikaci, která není zařazena na seznam primárních komunikací (typicky meziregionální a mezistátní doprava) [35].

Veřejná doprava může být vedena sdíleným prostorem bez omezení. Pro autobusy a trolejbusy platí stejná pravidla jako pro ostatní motorová vozidla pohybující se sdíleným prostorem. Tramvajová doprava má určité specifické postavení, neboť na základě dovozeného legislativního výkladu mají tramvaje ve sdíleném prostoru přednost před chodci [61].

Pravidla zavádění sdílených prostorů

Kromě výše uvedených právních norem byla v roce 2002 vydána i specifická vyhláška pro zóny „Tempo-30“ a sdílené prostory (Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen) [20], která specifikuje zejména podmínky zřízení sdílených prostorů:

Stavební provedení veškerých opatření zklidnění dopravy musí zohledňovat použití všemi typy uživatelů a vozidel, jejichž provoz je ve sdíleném prostoru povolen.

Při každém zřízení sdíleného prostoru je třeba zpracovat odborný posudek, jehož výstupem je stručná zpráva s následující rámcovou strukturou:

- definice cílů, kterých má být zřízením sdíleného prostoru dosaženo
- posouzení stávajících a předvídatelných bezpečnostních deficitů a návrhy opatření k jejich nápravě
- informace o reálných dosahovaných rychlostech silničního provozu v původním stavu ulice
- informace o současné a požadované úrovni kvality prostoru z pohledu obytné, pobytové a ekonomické funkce ulice (oblasti) včetně požadavků jednotlivých typů uživatelů
- zhodnocení možných dopadů zavedení sdíleného prostoru v rámci obce či její části, respektive návrh opatření zmírňující případné negativní důsledky
- seznam a popis požadovaných opatření, které jsou navrženy k dosažení požadovaných cílů

Návrh oblasti sdíleného prostoru musí splňovat:

- vjezd a výjezd ze sdíleného prostoru musí být jasně rozlišitelný (efekt brány) a musí být označen příslušným dopravním značením
- za účelem přirozeného snížení rychlosti ve sdíleném prostoru je třeba realizovat prvky zklidnění dopravy

Zavedení sdíleného prostoru by mělo být po uplynutí jednoho roku vyhodnoceno, zda bylo jeho zavedením dosaženo definovaných cílů.

Zásady návrhu a návrhové parametry

Pro navrhování sdílených prostorů v prostředí Švýcarska vydal v roce 2013 švýcarský Bundesamt für Strassen technické podmínky/metodický dokument *Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung / Zones de rencontre – Recommendations concernant l'évaluation, la conception et la mise en place* [62].

Tento metodický dokument akcentuje tvorbu veřejných prostranství, zejména sdílených prostorů, jako interdisciplinární problematiku (nikoliv jako dopravní stavbu). Při návrhu uspořádání a stavebního řešení je třeba dbát na každý detail. Z tohoto důvodu by sdílený prostor neměl být navrhován pouze dopravním inženýrem, ale širší skupinou specialistů. Kromě základních právních parametrů rozděluje tento metodický dokument typologii sdílených prostorů (*Begegnungszone*) na ty realizované v rezidenčních oblastech („*Wohnbereichen*“) a ty realizované v obchodních oblastech či centrech měst („*Geschäftsbereichen*“), včetně uvedení vybraných příkladů dobré

praxe ve Švýcarsku. *Wohnbereichen* odpovídají konceptu „obytné zóny“. Naopak *Geschäftsbereichen* odpovídají termínu sdílený prostor v kontextu této rešerše.

Sdílené prostory umožňují přímé pěší vazby v prostranství a přirozeně zklidňují motorovou dopravu. Uspořádání a stavební řešení sdíleného prostoru musí být navrženo tak, aby podporovalo pohyb všech uživatelů prostoru s ohledem na filosofii Tempo 20 v případě cyklistů a motorové dopravy. Zároveň by v rámci sdíleného prostoru měl být počítáno s prostorem čistě určeným k setkávání a pobytu lidí.

Publikace rovněž obsahuje základní rozhodovací tabulku s kritérii (dole), které mluví pro realizaci sdíleného prostoru v konkrétní ulici, nebo které hovoří spíše proti jeho zavedení. Je však třeba dodat, že se jedná o doporučení, nikoliv normativní výčet.

	Kritéria PRO zavedení sdíleného prostoru.	Kritéria SPÍŠE PROTI zavedení sdíleného prostoru.
pěší	-Střední až vysoká frekvence chodců po celý rok i v průběhu týdne. Na obou stranách ulice je živý parter (obchody, služby, restaurace). Vysoká potřeba přecházení ulice a křížení chodců navzájem. Potřeba zkvalitnění veřejného prostranství, reprezentativní veřejné prostranství sídla.	Nízká frekvence chodců. V ulici není živý parter, „provoz“ je soustředěn pouze do centralizovaných východů z komplexů budov. Jednostranné využívání veřejného prostranství či sezónní využívání (například prostor před venkovním bazénem). Funkční využití budov není obytné.
intenzity dopravy	Zejména cílová a zdrojová doprava, nižší až střední intenzity motorové dopravy (6 000 – 7 000 voz/den). Nízký podíl nákladních vozidel.	Ulice silně zatížená motorovou dopravou (přes 10 000 voz/den). Vysoký podíl tranzitní dopravy. Vysoký podíl nákladních vozidel.
parkování	Parkování má druhořadý význam. Malá četnost vozidel projíždějících a hledajících místo k zaparkování. Parkovací místa pro zákazníky obchodů a služeb nesouvisle podél ulice.	Vysoká poptávka po parkování, nutná parkovací místa po celé délce ulice (bez možnosti reorganizace – převedení parkovacích kapacit mimo ulici).
veřejná doprava	Zastávky veřejné dopravy mohou být na okraji či uvnitř sdíleného prostoru. Zastávky uvnitř sdíleného prostoru podporují vysoké intenzity pěší dopravy. Střední intenzita provozu veřejné dopravy není v rozporu s principy sdíleného prostoru.	Vysoká intenzita provozu veřejné dopravy. Průchod tramvajové tratě bez zastávky.

Provoz veřejné dopravy ve sdíleném prostoru je možný, a to jak tramvajové dopravy, tak autobusové/trolejbusové dopravy. Provoz autobusové či trolejbusové dopravy (trolejbus se v tomto případě neposuzuje jako drážní vozidlo) je bez problémů možný v souladu s obecnými pravidly pro pohyb motorových vozidel ve sdíleném prostoru (chodci mají před BUS přednost). V případě tramvajové dopravy se však doporučuje důsledné posouzení, neboť ze znění švýcarské legislativy se dovozuje, že tramvaj má při jízdě ve sdíleném prostoru přednost před všemi ostatními účastníky silničního provozu (obdobně jako na přechodech pro chodce), což však narušuje obecný princip přednosti chodců. Proto vedení tramvajové dopravy sdíleným prostorem klade vyšší nároky na kvalitu návrhu uspořádání sdíleného prostoru.

Obecně lze však konstatovat, že veřejná doprava ve sdílených prostorech může hrát významnou roli zajištění udržitelné dopravní služby oblasti. Zastávky veřejné dopravy jsou ve sdíleném prostoru možné a přivádějí do atraktivního a živého prostředí další lidi (zákazníky), které tak nemusí využívat automobil. Příkladů sdílených prostorů s poměrně intenzivní veřejnou dopravou je mnoho a osvědčily se: Biel, Burgdorf, Baar, Baden, Brugg, Delémont, Grenchen, Lyss, Männedorf, Romanshorn, Sursee, Yverdon. Pověštinou se jedná o přednádražní prostory.

Dokument rovněž vyzdvihuje důležitost participace místních občanů při přípravě projektu sdíleného prostoru, včetně zapojení všech skupin osob se sníženou schopností pohybu a orientace, a splnění požadavků zákona „BehiG“ (Zákon o rovnosti osob se zdravotním postižením - Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen)[63].

Realizace sdíleného prostoru je vhodná především v ulicích v centrech měst se sdíleným funkčním využitím (obchody a služby + bydlení) s blokovou zástavbou, živým parterem (obchody a služby, restaurace, turismus) a související poměrně intenzivní cílovou dopravou všemi módy dopravy, především veřejnou dopravou. Rovněž vhodné užití sdíleného prostoru je v úzkých ulicích v menších městech i obcích, kde běžné rozdělení ulice na „vozovku“ a „chodník“ nebylo realizovatelné. Obecně platí, že je třeba z těchto ulic odvést tranzitní dopravu tak, aby ve sdíleném prostoru byla ponechána pouze cílová/zdrojová doprava.

.....

VÝBĚR Z RELEVANTNÍ TECHNICKÉ LITERATURY, ZAJÍMAVÉ ODKAZY

Begegnungszone Bahnhofplatz: Flawil. (January 01, 2011). Wiler Zeitung, Der Volksfreund, 2011.

BENDIKS, S., & DEGROS, A. (2019). Traffic space - public space ein Handbuch zur Transformation.

Berchtold, L. (January 01, 2009). "Aber es hat sich gelohnt ...": Die Begegnungszone in Leuk-Stadt. Walliser Bote.

Berchtold, L. (January 01, 2010). Walliser Bote. "Erst mal die Leute fragen ...": Verkehr : wird in Susten Tempo 30 und eine Begegnungszone mit Tempo 20 eingeführt?.

Berner, T. (January 01, 2003). Die neue Begegnungszone am Gallusplatz. St. Galler Jahr, 86-90.

BFU [Beratungsstelle für Unfallverhütung]. Begegnungszonen. Fachbroschüre. Bern: BFU [Beratungsstelle für Unfallverhütung]. Dostupné z: https://begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/bfu_2.096.01_Begegnungszonen.pdf

Biaggi, M. (January 01, 2012). Im Kampf gegen das Verkehrschaos: Sicherheit : Einführung einer Begegnungszone auf dem Brückenweg für mehr Sicherheit rund um den Bahnhof Visp. Walliser Bote.

CERTU. Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique - Réglementation et exemples de réalisations. 2009: Francie. ISSN 1263-2570. Dostupné z: <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1018459.pdf>

Faix, U., Burgstaller, P., & Bad architects group. (2012). Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland: Über Begegnungszonen, Berner Modell, Gemeinschaftsstraßen, Koexistenzonen, Mischverkehrszonen und ihre Umsetzung; Leitfaden für innovative BürgermeisterInnen. Salzburg: Gemeindeentwicklung des Salzburger Instituts für Raumordnung & Wohnen. Dostupné z: <https://e5-salzburg.at/downloads/downloads-wissen-service/hf4/shared-space-leitfaden-eurufu-2012.pdf>

Gassner, C., Gassner, A., Brandner, R., & Keller, T. (January 01, 2014). Zur Eröffnung der neuen Begegnungszone "d'Gass" im Zentrum von Buchs. Werdenberger & Obertoggenburger, 2014, 8-9.

Hornung, R., Hornung, René, & Huber, Werner. (2010). Füsse vor : was will die Begegnungszone? : Fussverkehr Schweiz im Interview.

.....

Joris, C. (2007). Vers de nouveaux espaces partagés : les zones de rencontres: Le cas de la place du Midi à Sion. Genève: Université de Genève Département de géographie.

Rue de l'Avenir. (2017). 20 ans après Burgdorf: La zone de rencontre au passé, au présent, au futur.

Dostupné z: <https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/files/RdA1-2017-web.pdf>

Schneiter, W. (January 01, 2018). Affolterns "Einkaufsmeile" ist beliebt, aber nur tagsüber: Die Obere Bahnhofstrasse im Bezirkshauptort : mehr Dienstleistungsgeschäfte, weniger Detailhandel: die Obere Bahnhofstrasse in Affoltern, seit acht Jahren eine Begegnungszone, hat sich im Laufe der Jahre gewandelt. Sie lebt, aber nach Ladenschluss um 18.30 Uhr wirkt sie etwas "ausgestorben". Anzeiger Aus Dem Bezirk Affoltern, 2018.

Schweizer, T. Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell. Zürich: Fussverkehr Schweiz.

Dostupné z: https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/artikel_1007_begegnungszone.pdf

Schweizer, T. (2010). Transports publics et règles de priorité dans les zones de rencontre, trad. Mathieu Pochon. Zurich: Mobilité piétonne, FichelInfo.

Dostupné z: https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen_f/FB_2010_05_oev_und_BGZ_f.pdf

Steiner, R., Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten., Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten., & Association Suisse des Ingénieurs et Experts en Transports. (2013). Begegnungszonen - eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung =: Zones de rencontre - Recommandations concernant l'évaluation, la conception et la mise en place = Shared Zones - Recommendations for evaluation, planning and implementation. Bern: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Strassen. Dostupné z: https://begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ_Werkschau.pdf

Tschäppät, N. (2015). Begegnungszone Lothringerstrasse: Mit der Bevölkerung Freiraum gestalten : Projektzeitraum: von November 2014 bis April 2015. Luzern: Hochschule Luzern - Soziale Arbeit.

Begegnungszonen

webové stránky Fussverkehr Schweiz - profesionální asociace pro pěší dopravu shrnující pravidla pro sdílené prostory ve Švýcarsku a mapující i švýcarské příklady dobré praxe
<https://begegnungszonen.ch/>

Rue de l'avenir

webové stránky zabývající se sdílenými prostory a prioritou pěší dopravy ve frankofonní části Švýcarska
<https://rue-avenir.ch/>

Fussverkehr Schweiz

webové stránky o pěší dopravě a prioritě chodců ve Švýcarsku
<https://fussverkehr.ch/>

NÁVRH IMPLEMENTACE ZÓNY SETKÁVÁNÍ DO ČESKÝCH PRÁVNÍCH A TECHNICKÝCH NOREM

Připravený návrh úpravy zákona,
vyhlášek a relevantních technických
norem.

Dopravní režim zóny setkávání

Navrhovaný dopravní režim zóny setkávání v podmínkách Česka vychází z „českého“ dopravního režimu obytná zóna, avšak reflektuje dobrou praxi dopravních režimů definovaných pro sdílené prostory v zahraničí, zejména v Rakousku, Švýcarsku a Dánsku:

Navrhovaný dopravní režim zóny setkávání (sdíleného prostoru)

- chodci a cyklisté mohou využívat celou šířku prostoru
- chodci mají při svém pohybu přednost před všemi vozidly, jejich provoz však nesmí záměrně blokovat
- řidiči vozidel nesmí chodce ani cyklisty ohrozit ani omezit v pohybu
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je 20 km/h
- hry dětí jsou ve sdíleném prostoru povoleny
- provoz spojů veřejné dopravy je obecně povolen
- parkování vozidel je možné pouze na příslušně vyznačených místech
- při vyjíždění ze sdíleného prostoru na jinou pozemní komunikaci musí dát řidič přednost v jízdě

Komentář k navrhovanému dopravnímu režimu

Možnost využití celé šířky prostoru chodci a jejich implicitní přednost před ostatními vozidly je základním principem zón setkávání. To obdobně platí i pro cyklisty. Princip, že řidiči vozidel nesmí chodce a cyklisty ohrozit ani omezit v pohybu, je rovněž vlastní zónám setkávání, zároveň je již prakticky užíván v rámci obytných zón.

Přestože v rámci řady zahraničních zemí je nejvyšší dovolená rychlost vozidel v zóně setkávání stanovena na hodnotu 15 km/h nebo „jízdu krokem“, pro případ implementace do českého prostředí je v rámci jednotnosti s obytnou zónou a pěší zónou zvolena nejvyšší dovolená rychlost vozidel 20 km/h. Tato hodnota nejvyšší dovolené rychlosti (společně s příslušným uspořádáním a stavebním řešením prostoru – viz dále) by měla poskytovat dostatečnou bezpečnost pro všechny uživatele sdíleného prostoru.

Toto konstatování lze podložit například výsledky studie vyhodnocení zavedení sdíleného prostoru na náměstí Skvallertorget ve švédském Norrköpingu z roku 2007. Studie jednak potvrdila, že existuje významná korelace mezi rychlostí jízdy a chováním motoristů při plnění povinností vůči chodcům a cyklistům, a jednak, že rychlost 20 km/h je do značné míry pro toto plnění limitní. Při rychlostech 15–20 km/h plní povinnost přednosti vůči pohybu chodců více než 80 % motoristů, při rychlostech 21–25 km/h však tento podíl klesá až k 50 % [40].

Nízká rychlost znamená velmi krátkou brzdnou dráhu, což účastníkům provozu usnadňuje vyhýbání se nebezpečným situacím, a zároveň zajišťuje, že pokud dojde k dopravní nehodě, zranění osob či poškození majetku bude méně závažné. Nízká rychlost je obzvláště výhodná pro bezpečnost dětí a starších osob, kteří mohou mít v kritických situacích delší reakční dobu, a stejně tak osob se sníženou schopností pohybu a orientace [40].







Omezení parkování vozidel pouze na příslušně vyznačená místa je rovněž standardní princip sdílených prostorů, který je také užíván v rámci obytných zón.

Vjezd vozidel veřejné dopravy do zóny setkávání je obecně povolen (není zakázán). I v Česku je běžný provoz spojů veřejné dopravy (tramvají, trolejbusů i autobusů) v pěších zónách, není tedy důvod, proč jej vylučovat zóny setkávání. Navíc je zóna setkávání velmi efektivním způsobem řešení přednádražních prostorů i ploch přestupních bodů veřejné dopravy (viz dále).

Zóna setkávání a ostatní typy místních komunikací

Doplněním sdíleného prostoru do českého dopravního inženýrství a právní úpravy by došlo k zaplnění „mezery“ mezi možností dopravního režimu místních komunikací novým typem místní komunikace umožňující zvýšení kvality veřejných prostranství a pohybu chodců a bezmotorové dopravy bez nutnosti vyloučení dopravy motorové.

Z hlediska dopravně-inženýrské terminologie představuje sdílený prostor místní komunikaci funkční skupiny D1 „komunikace se smíšeným provozem“ [2][4]. Srovnání a vymezení sdíleného prostoru oproti ostatním typům dopravního režimu místních komunikací užívaných v Česku představuje následující přehledová tabulka:

typ komunikace	typické užití	funkce	dopravně-inženýrský přístup	rychl. limit	provoz veřejné dopravy
„běžná ulice“ 	sběrné i obslužné komunikace	převažující dopravní funkce	segregace chodců a (motorové) dopravy fyzické oddělení „vozovky“ a „chodníku“	50 km/h	běžný provoz veřejné dopravy (s možností prostorových preferenčních opatření)
zóna 30 	obslužné komunikace pro místní obsluhu v rezidenčních oblastech	převažující dopravní funkce	segregace chodců a (motorové) dopravy fyzické oddělení „vozovky“ a „chodníku“	30 km/h	možný provoz veřejné dopravy
cyklistická zóna 	ulice v trase páteřních cyklotras	převažující dopravní funkce	preferenční cyklistické dopravy segregace cyklistů (a případné místní motorové dopravy) a chodců fyzické oddělení „vozovky“ a „chodníku“	30 km/h	provoz veřejné dopravy není v zásadě možný
zóna setkávání (sdílený prostor) 	významná veřejná prostranství, náměstí, městské třídy a obchodní ulice, přednádražní prostory, lokální centra, školní kampusy, zklidněné ulice v blokové zástavbě s aktivním parterem	vyváženost pobytové, společenské, obchodní a dopravní funkce	integrace všech uživatelů / módů dopravy v rámci jednoho prostoru jedna výšková úroveň	20 km/h	možný provoz veřejné dopravy (zejména za účelem dopravní obsluhy) // přednádražní prostory a plochy přestupních bodů
obytná zóna 	rezidenční oblasti (nízká až středně vysoká zástavba)	vyváženost pobytové a dopravní funkce	integrace všech uživatelů / módů dopravy v rámci jednoho prostoru jedna výšková úroveň	20 km/h	provoz veřejné dopravy není v zásadě možný
pěší zóna 	významná veřejná prostranství, městské a obchodní třídy	převažující pobytová, společenská či obchodní funkce	preferenční pěší dopravy, vyloučení motorové dopravy jedna výšková úroveň	(20 km/h)	možný provoz veřejné dopravy (zejména za účelem dopravní obsluhy)

Návrh implementace zóny setkávání do českých právních a technických norem

Z pohledu zavedení sdíleného prostoru do české legislativy jsou relevantní zejména Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V kontextu zjištěných závěrů v rámci provedené podrobné rešerše právní úpravy ve vybraných evropských zemích (viz výše, [1]) lze z pohledu implementace sdílených prostorů do českého prostředí teoreticky uvažovat o 4 variantách – vyznačování sdíleného prostoru jako obytnou zónu (dopravní značka IZ 5a), vyznačování sdíleného prostoru jako pěší zóny s povoleným vjezdem všech vozidel, vytvoření specifického dopravního režimu pro sdílený prostor nebo vytvoření nového dopravního režimu sjednocující sdílený prostor (zónu setkávání) a obytnou zónu:

Vyznačování zóny setkávání jako obytnou zónu (dopravní značka IZ 5a)

Vzhledem k principiálně blízkému dopravnímu režimu zón setkávání k dopravnímu režimu obytných zón (ostatně sdílené prostory z obytných zón historicky vycházejí), se využití dopravního režimu „obytná zóna“ pro sdílené prostory na první pohled nabízí, a to bez nutnosti úpravy legislativy. Obecně však lze konstatovat, že **vyznačování sdílených prostorů shodně s obytnou zónou není příliš vhodné, a to zejména z následujících důvodů:**

- obytná zóna je v českém prostředí koncipována pro použití v čistě rezidenčních oblastech (s nízkou či středně vysokou obytnou zástavbou), což je v rozporu s typickým užitím sdílených prostorů
- vyobrazení dopravní značky IZ 5a věrně a srozumitelně vystihuje obytnou zónu jako ulici v rezidenční oblasti, pro vyznačení většiny užití sdíleného prostoru (náměstí, významné městské třídy a obchodní ulice, přednádražní prostory či přestupní body veřejné dopravy) by však již nepůsobila patřičně a do jisté míry odporovala principu jednoznačnosti a srozumitelnosti vyznačování dopravních situací

Přestože lze argumentovat, že například v Nizozemsku nerozlišují dopravní režim „sdíleného prostoru“ a „obytné zóny“, je v tomto případě třeba konstatovat, že nizozemský „woonerf“ znamená v doslovném překladu „živoucí ulice“, což věrněji vystihuje podstatu dopravního režimu než „obytná zóna“.

Dopravní značku „obytná zóna“ využívají pro sdílený prostor rovněž v Belgii, byť formálně v belgické legislativě jsou definovány dva dopravní režimy „zone de rencontre“ (sdílený prostor) a „zone résidentielle“ (obytná zóna) se shodným provedením dopravního značení.

Vyznačování zón setkávání jako pěší zóny s povoleným vjezdem všech vozidel (dopravní značka IZ 6a)

Vyznačování zóny setkávání jako pěší zóny s povoleným vjezdem všech vozidel je běžnou praxí v Dánsku. Například i při realizaci úpravy v ul. Lublaňská v Praze (u přestupního bodu veřejné dopravy I.P. Pavlova), která svým charakterem odpovídá sdílenému prostoru, byl zvolen dopravní režim „pěší zóna s povoleným vjezdem všech vozidel (do 3,5 t)“. Lze odhadnout, že – podobně jako v případě Dánska – byla tato varianta zvolena v rámci hledání možného vhodného vyznačení sdíleného prostoru v rámci stávající právní úpravy. Obecně lze konstatovat, že tato varianta může být v zásadě funkční, nicméně na druhou stranu existuje předpoklad, že v případě většího rozšíření takto vyznačovaných sdílených prostorů by mohlo dojít k nežádoucímu snížení „závažnosti“ dopravní značky IZ 6a a stírání rozdílu mezi pěší zónou a zónou setkávání. Z těchto důvodů rovněž není tato varianta optimální.

Vytvoření specifického dopravního režimu pro sdílený prostor („rakouský model“)

Vytvoření specifického dopravního režimu pro sdílený prostor (být prakticky vycházejícího z dopravního režimu obytné zóny) by podtrhlo význam sdíleného prostoru jako dalšího typu místní komunikace se specifickým charakterem odlišným od obytné zóny (použitím, typickými lokalitami, možným provozem veřejné dopravy atd.) i pěší zóny (zachování provozu všech módů dopravy). Tento způsob implementace sdíleného prostoru do příslušné legislativy byl proveden například v Rakousku či Francii.

Vytvoření nového dopravního režimu sjednocujícího sdílený prostor a obytnou zónu („švýcarský model“)

Ve Švýcarsku v souvislosti se zaváděním sdíleného prostoru do tamní legislativy přikročili ke zrušení dopravního režimu „obytná zóna“ a k zavedení nového dopravního režimu („zone de rencontre“) jednotně užívaného jak pro sdílené prostory, tak pro obytné zóny. Tento přístup sice má svoji logiku – bez rozšiřování legislativy o nový dopravní režim byl na bázi „obytné zóny“ definován nový dopravní režim, který vyhovuje jak potřebám „sdíleného prostoru“, tak „obytné zóny“, včetně související nové podoby dopravního značení. Nicméně tento přístup stejně vyžaduje definování různých parametrů pro jednotlivé typy sdíleného prostoru v návazných vyhláškách, normách či technických podmínkách.

Z výše uvedeného vyplývá, že implementací sdíleného prostoru do českého prostředí je vhodné řešit úpravu české legislativy, přičemž v úvahu teoreticky připadá jak vytvoření specifického dopravního režimu pro sdílený prostor („rakouský model“), tak vytvoření nového dopravního režimu sjednocujícího sdílený prostor a obytnou zónu („švýcarský model“).

“Rakouský model”

Principem této varianty je zavedení nového specifického dopravního režimu pro zónu setkávání – doplnění výše uvedeného navrhovaného dopravního režimu do zákona, vytvoření nové příslušné svíslé dopravní značky a její doplnění do vyhlášky. Dopravní režim zóna setkávání bude dlouhodobě koexistovat s dopravním režimem obytná zóna, respektive každý bude používán ke svému účelu.

Zákon č. 361/2000 Sb.

V zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, se v oddílu 2 „Jízda vozidly ve zvláštních případech“ navrhuje vložení nového §39b v následujícím znění:

§ 39b

(1) Zóna setkávání je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou „Zóna setkávání“ a konec je označen dopravní značkou „Konec zóny setkávání“.

(2) Ve zóně setkávání mohou chodci i cyklisté užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53, respektive §57 odst. 2 a 3. Hry dětí jsou v zóně setkávání povoleny. Cyklisté při svém pohybu nesmí ohrozit chodce.

(3) V zóně setkávání smí řidič jet nejvýše rychlostí 20 km.h⁻¹. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům a cyklistům, které nesmí ohrozit či omezit v pohybu; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech vyznačených jako parkoviště.

(4) V zóně setkávání musí chodci i cyklisté umožnit motorovým vozidlům jízdu.

Pro zachování konzistence právní normy, navrhovaný text zachovává strukturu §39 a §39a, které definují dopravní režim obytné a pěší zóny, respektive cyklistické zóny.

Vyhláška č. 294/2015 Sb.

Do přílohy č. 5 Vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, se navrhuje vložení nových dopravních značek IZ 10a „Zóna setkávání“ a IZ 10b „Konec zóny zóny setkávání“.

IZ 10a		<p>Zóna setkávání Značka označuje oblast, zejména část obce, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v zóně setkávání.</p>
IZ 10b		<p>Konec zóny setkávání Značka označuje konec zóny setkávání. Značka může být při výjezdu ze zóny sdíleného prostoru umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Zóna sdíleného prostoru“.</p>

Navrhované vyobrazení nové dopravní značky IZ 10a je inspirováno rakouskou dopravní značkou 9e „Begegnungszone“, která byla implementována za účelem vyznačování zón setkávání do rakouské legislativy v roce 2013.



Rakouská dopravní značka 9e „Begegnungszone“ implementovaná do místního silničního zákona v roce 2013.

Navrhovaná dopravní značka IZ 10a symbolicky vyobrazuje všechny módy dopravy (pěší, cyklistická, motorová doprava) sdílející shodný prostor a je doplněna o vyobrazení svíslé dopravní značky B20a indikující nejvyšší dovolenou rychlost jízdy a nápisem „ZÓNA“ podtrhující její zónový charakter. Navrhované vyobrazení zachovává logiku, že v případě pěší a cyklistické zóny „bílá zónová značka“ znamená omezení (vyloučení) provozu motorové dopravy, „modrá značka“, obdobně jako v případě obytné zóny, znamená specifický dopravní režim bez omezení (vyloučení) motorové dopravy.

Vyobrazení navrhované dopravní značky IZ 10a není oproti stávajícímu vyobrazení IZ 5a vázáno na čistě rezidenční oblasti, je univerzálnější, což je vzhledem k možným využitím sdíleného prostoru vhodné, a zároveň v sobě obsahuje informaci (připomenutí) o nejvyšší dovolené rychlosti. Lze konstatovat, že v tomto smyslu navrhovaná podoba dopravní značky odpovídá principu jednoznačnosti a srozumitelnosti dopravního značení.

Vyhláška č. 398/2009 Sb.

V příloze č. 1 Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, se doplňuje termín „zóna setkávání“ do příslušných ustanovení, respektive rozšiřují se některá ustanovení platná pro pěší zónu či obytnou zónu i pro zónu setkávání:

Do ustanovení 1.2.2 „Signální pás“ se navrhuje vložení termínu zóna setkávání následovně:

1.2.2 Signální pás.

Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce, popřípadě k železničnímu přejezdu nebo přechodu a současně určuje směr přecházení, přístup k místu nástupu do vozidel veřejné dopravy nebo přístup ke schodům do podchodu nebo na lávku a určuje okraj obytné a pěší zóny či zóny setkávání; neurčuje přístup k jednotlivým institucím.

Signální pás musí mít šířku 800 až 1000 mm a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímavelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Osoby se zrakovým postižením se pohybují v pruhu šíře 800 mm při okraji signálního pásu. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích, v souběhu chodníku a cyklistické stezky nebo pásu pro in-line brusle a při použití barevných vzorů v dlažbě. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu.

V místě, kde se spojují dvě trasy signálních pásů, musí být signální pásy přerušeny v délce odpovídající jejich šířce.

Do ustanovení 1.2.4 „Varovný pás“ se navrhuje vložení termínu zóna setkávání následovně:

1.2.4 Varovný pás.

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, určuje hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, okraj nástupiště tramvajové zastávky s pojížděným mysem, místo se zákazem vstupu, konec veřejnosti přístupné části nástupiště kolejové dopravy, okraj zpevněné plochy na železnici, sestupný schod zapuštěný do chodníku nebo změnu dopravního režimu na okraji obytné a pěší zóny či zóny setkávání.

Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímavelný bílou holí a nášlapem.

Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm. Na chodníku s šířkou méně než 2400 mm, na kterém nelze vytvořit přesah na obou stranách, musí být signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje pouze na jedné straně.

Do přílohy č. 2 vyhlášky se doplňuje termín zóna setkávání do příslušných ustanovení, respektive rozšiřují některá ustanovení platná pro pěší zónu či obytnou zónu i pro zónu setkávání.

Do ustanovení 1.0.1 se doplňuje termín zóna setkávání:

1.0.1 Komunikace pro chodce jsou chodníky, stezky, pruhy a pásy pro chodce, včetně ostatních pochozích ploch jako jsou náměstí, obytné a pěší zóny a zóny setkávání.

Do ustanovení 1.2.6 se na příslušná místa doplňuje termín sdílený prostor:

1.2.6 Na začátku (konci) obytné zóny, pěší zóny či zóny setkávání se zřizuje signální a varovný pás. Vstup ze zóny na chodník označuje signální pás a vstup ze zóny na vozovku označuje varovný pás. V obytné a pěší zóně i v zóně setkávání musí být systém přirozených nebo umělých vodících linií. Hranice nezvýšeného autobusového, trolejbusového nebo tramvajového pásu se v obytné nebo pěší zóně nebo v zóně setkávání označuje varovným pásem.

“Švýcarský model”

Principem této varianty je sjednocení dopravního režimu i dopravního značení zóny setkávání a obytné zóny tak, aby vyhovoval jak pro ulice řešené formou obytné zóny, tak pro ulice a veřejná prostranství řešená formou sdíleného prostoru. Tento přístup má svoji logiku zejména s ohledem na skutečnost, že dopravní režim sdíleného prostoru typicky vychází z dopravního režimu obytné zóny a pravidla provozu pro řidiče motorových vozidel jsou prakticky shodná. Nicméně některé specifické vlastnosti užití tohoto dopravního režimu v různých situacích bude nutné dospecifikovat v návazných předpisech.

Zákon č. 361/2000 Sb.

V oddílu 2 „Jízda vozidly ve zvláštních případech“ se ruší původní znění §39:

§ 39

(1) Obytná zóna je zastavěná oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou “Obytná zóna” a konec je označen dopravní značkou “Konec obytné zóny”.

(2) Pěší zóna je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou “Pěší zóna” a konec je označen dopravní značkou “Konec pěší zóny”.

(3) V obytné a pěší zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53. Hry dětí na pozemní komunikaci jsou dovoleny jen v obytné zóně.

(4) Do pěší zóny je povolen vjezd jen vozidlům vyznačeným ve spodní části dopravní značky podle odstavce 2.

(5) V obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km.h⁻¹. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.

(6) Za účelem organizování dopravy může obec v obecně závazné vyhlášce obce vydané v přenesené působnosti vymezit místní komunikace nebo jejich úseky v obytné zóně, které nelze užít ke stání nákladního vozidla nebo jízdní soupravy.

(7) V obytné zóně a pěší zóně musí chodci umožnit vozidlům jízdu. To platí i pro děti hrající si v obytné zóně.

a nahrazuje se novým zněním:

§ 39

(1) Zóna setkávání je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou “Zóna setkávání” a konec je označen dopravní značkou “Konec zóny setkávání”.

(2) Pěší zóna je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou “Pěší zóna” a konec je označen dopravní značkou “Konec pěší zóny”.

(3) V zóně setkávání a pěší zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 53. Hry dětí na pozemní komunikaci jsou dovoleny jen v zóně setkávání.

(4) Do pěší zóny je povolen vjezd jen vozidlům vyznačeným ve spodní části dopravní značky podle odstavce 2.



(5) V zóně setkávání a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km.h⁻¹. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům a cyklistům, které nesmí ohrozit či omezit v pohybu; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.

(6) Za účelem organizování dopravy může obec v obecně závazné vyhlášce obce vydané v přenesené působnosti vymezit místní komunikace nebo jejich úseky v zóně setkávání, které nelze užít ke stání nákladního vozidla nebo jízdní soupravy.





(7) V zóně setkávání a pěší zóně musí chodci umožnit vozidlům jízdu. To platí i pro hrající si děti v zóně setkávání.

Vyhláška č. 294/2015 Sb.

V příloze č. 5 Vyhlášky se původní definice dopravních značek IZ 5a a IZ 5b:

IZ-5a		<p>Obytná zóna Značka označuje oblast, zejména část obce, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v obytné zóně.</p>
IZ-5b		<p>Konec obytné zóny Značka označuje konec obytné zóny. Značka může být při výjezdu z obytné zóny umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Obytná zóna“.</p>

nahrazuje novou definicí dopravních značek IZ 5a a IZ 5b s následujícím cílovým zněním:

IZ 5a		<p>Zóna setkávání Značka označuje oblast, zejména část obce, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v zóně setkávání.</p> <p>Po přechodnou dobu zůstává v platnosti i původní podoba dopravní značky IZ 5a:</p> 
IZ 5b		<p>Konec zóny sdíleného prostoru Značka označuje konec zóny sdíleného prostoru. Značka může být při výjezdu ze zóny sdíleného prostoru umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Zóna sdíleného prostoru“.</p> <p>Po přechodnou dobu zůstává v platnosti i původní podoba dopravní značky IZ 5b:</p> 

Navrhované nové vyobrazení dopravní značky IZ 5a vychází z jejího původního vyobrazení a je zároveň inspirováno švýcarskou dopravní značkou 2.59.5 „Begegnungszone“ / „Zone de rencontre“. Symbolicky vyobrazuje všechny módy dopravy (pěší, cyklistická, motorová doprava) sdílející shodný prostor, odkazuje na jednotnost dopravního režimu sdílených prostorů a obytných zón vizuálním odkazem právě na původní verzi dopravní značky IZ 5a a je doplněna o vyobrazení svislé dopravní značky B20a indikující nejvyšší dovolenou rychlost a nápisem „ZÓNA“ podtrhující její zónový charakter. Variantně je možné nápis „ZÓNA“ nahradit nápisem „ZÓNA SETKÁVÁNÍ“.



Švýcarská dopravní značka 2.59.5
Begegnungszone / Zone de rencontre.

Vyhláška č. 398/2009 Sb.

V příloze č. 1 Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, se v příslušných ustanoveních nahrazuje termín „obytná zóna“ za termín „zóna setkávání“. Jedná se o ustanovení 1.2.2 a 1.2.4:

1.2.2 Signální pás.

Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce, popřípadě k železničnímu přejezdu nebo přechodu a současně určuje směr přecházení, přístup k místu nástupu do vozidel veřejné dopravy nebo přístup ke schodům do podchodu nebo na lávku a určuje okraj pěší zóny a zóny setkávání; neurčuje přístup k jednotlivým institucím.

Signální pás musí mít šířku 800 až 1000 mm a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Osoby se zrakovým postižením se pohybují v pruhu šíře 800 mm při okraji signálního pásu. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích, v souběhu chodníku a cyklistické stezky nebo pásu pro in-líne brusle a při použití barevných vzorů v dlažbě. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu.

V místě, kde se spojují dvě trasy signálních pásů, musí být signální pásy přerušeny v délce odpovídající jejich šířce.

1.2.4 Varovný pás.

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, určuje hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, okraj nástupiště tramvajové zastávky s pojižděným mysem, místo se zákazem vstupu, konec veřejnosti přístupné části nástupiště kolejové dopravy, okraj zpevněné plochy na železnici, sestupný schod zapuštěný do chodníku nebo změnu dopravního režimu na okraji pěší zóny a sdíleného prostoru.

Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem.

Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti

a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm. Na chodníku s šířkou méně než 2400 mm, na kterém nelze vytvořit přesah na obou stranách, musí být signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje pouze na jedné straně.

Do přílohy č. 2 vyhlášky se v příslušných ustanoveních nahrazuje termín obytná zóna za termín zóna setkávání. Jedná se o ustanovení 1.0.1 a 1.2.6:

1.0.1 Komunikace pro chodce jsou chodníky, stezky, pruhy a pásy pro chodce, včetně ostatních pochozích ploch jako jsou náměstí, pěší zóny a zóny setkávání.

Do ustanovení 1.2.6 se na příslušných místech termín obytná zóna zaměňuje za termín zóna setkávání:

1.2.6 Na začátku (konci) pěší zóny či zóny setkávání se zřizuje signální a varovný pás. Vstup ze zóny na chodník označuje signální pás a vstup ze zóny na vozovku označuje varovný pás. V pěší zóně i v zóně setkávání musí být systém přirozených nebo umělých vodících linií. Hranice nezvýšeného autobusového, trolejbusového nebo tramvajového pásu se v pěší zóně nebo v zóně setkávání označuje varovným pásem.

Další teoreticky možné varianty umožnění zřizování zón setkávání (sdílených prostorů) beze změny české legislativy a jejich rizika

Jak již bylo popsáno výše, teoretické možnosti vytvořit podmínky pro zřizování zón setkávání (sdílených prostorů) i beze změny legislativy existují, a to formou využívání v českých právních normách již definovaného dopravního režimu obytné zóny nebo dopravního režimu pěší zóny s povoleným vjezdem všech vozidel. V takovém případě by systémové podmínky pro navrhování a zřizování sdílených prostorů v Česku musely být vytvořeny prostřednictvím příslušných úprav ČSN 73 6110 a technických podmínek.

Tato cesta může jevit jako výhodná právě z důvodů, že není nutné měnit legislativu, což je obecně náročný proces. Argumentem rovněž může být, že několik málo úseků zón setkávání (sdílených prostorů) již v některých lokalitách v Česku de facto existuje a jsou vyznačeny jako pěší zóna s povolením vjezdu všech vozidel (IZ6a) nebo jako obytná zóna (IZ5a).

V případě myšlenky vyznačovat zóny setkávání (sdílené prostory) jako obytnou zónu je však třeba si uvědomit, že navrhovaný dopravní režim zóny setkávání sice v podstatě odpovídá dopravnímu režimu obytné zóny, ale z urbanistického ani z dopravně-inženýrského hlediska se zóna setkávání (sdílený prostor) nerovná obytné zóně. Užití, návrhové parametry, požadavky uspořádání i způsob užívání prostoru jeho uživateli jsou různé. Navíc v řadě konkrétní lokalit by vyobrazení dopravní značky IZ5a, které významově vizuální velmi dobře odpovídá primárnímu určení obytné zóny (objekt nízké obytné zástavby, hrající si děti), by působila vyloženě nepatřičně a prakticky by popírala zásadu jednoznačnosti a srozumitelnosti dopravního značení (například vyznačení plochy přestupního bodu veřejné dopravy řešeného jako sdílený prostor dopravní značkou vyobrazující hrající si děti v ulici s nízkou obytnou zástavbou...). Změna vyobrazení dopravní značky souběžně s požadavkem na nezavádění nového dopravního režimu pak odpovídá navrženému „švýcarskému modelu“.

Případná varianta vyznačovat zóny setkávání (sdílené prostory) jako pěší zóny s povoleným vjezdem všech vozidel se z hlediska jednoznačnosti a srozumitelnosti dopravního značení jeví jako vhodnější, nicméně skrývá v sobě velké riziko „ztráty závažnost“ dopravní značky IZ6a u řidičů. Vyznačovat obdobným dopravním značením výrazně odlišný dopravní režim (vyloučení motorové dopravy z pěší zóny vs. obecné povolení vjezdu motorové dopravy v zóně setkávání) je možné i několika málo lokalit, ale jaké systémové řešení se nejvíce jeví jako vhodné. V případě požadavku na zachování jednoho dopravního režimu pro obytnou zónu i zónu setkávání lze doporučit k realizaci „švýcarský model“.

Doporučená varianta implementace zóny setkávání do české legislativy


Vzhledem ke kontextu českého právního prostředí i praxe dopravního inženýrství a projednávání dopravních staveb a stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích doporučujeme pro implementaci zóny setkávání do české legislativy „rakouský model“.

Pro zavedení zóny setkávání (sdíleného prostoru) do české legislativy doporučujeme „rakouský model“.

Toto doporučení vychází zejména z následujících důvodů:

- Zóna setkávání je v prostředí Česka prakticky nový dopravně-inženýrský přístup, specifický dopravní režim podtrhne jeho přínos a bude přehlednější pro samosprávu, státní správu, koncepční pracoviště i projektanty.
- Byť zóna setkávání principiálně vychází z obytné zóny, jedná se o typ místní komunikace do značné míry se specifickým charakterem odlišným od obytné zóny (použitím, typickými lokalitami, možným provozem veřejné dopravy atd.) i pěší zóny (zachování provozu všech módů dopravy).
- Jedná se o model využívaný v Rakousku (sousední stát s tradičními vzájemnými vazbami), kde se toto řešení velmi osvědčilo, o čemž svědčí desítky úspěšných realizací od roku 2013 [41].
- Toto řešení doporučuje ve svém vyjádření i Služba dopravní policie Policie ČR.


JD: PPR99ETR640647516



POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY

Pomáhat a chránit

Ředitelství služby dopravní policie



Č. j. PPR-24942-1/ČJ-2021-690440 Praha 23. července 2021
Počet stran: 2

Vážený pan
Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.
Mokrá 1129/17
149 00 Praha 4
ID DS: 7rgtaew

Stanovisko ke koncepčnímu návrhu implementace sdíleného prostoru v podmínkách ČR

Naše součást Vám po posouzení předloženého koncepčního návrhu implementace sdíleného prostoru v podmínkách ČR sděluje, že považuje implementaci nového opatření - vzniku sdíleného prostoru, který pomůže integrovaně využít prostor ulice či veřejného prostranství všemi či vybranými módy dopravy, za potřebné, neboť v současné aplikační praxi takové opatření chybí a nahrazuje se nesprávně obdobnými opatřeními jako jsou obytné či pěší zóny, které ovšem mají zcela jiný účel a stávají se pak spíše kontraproduktivními, neboť vedou k degradaci jejich skutečného významu (např. označování ulic v historickém a turisticky hojně navštěvovaném jádru Prahy značkami č. IZ 5a jako obytné zóny či umožňování neomezeného vjezdu zejm. motorové dopravy do ulic označovaných značkami č. IZ 6a jako pěší zóny).

Z hlediska implementace sdíleného prostoru do prostředí legislativy ČR bychom upřednostnili vytvoření specifického dopravního režimu pro tento prostor, který jako jediný může nejlépe vystihnout účel takového prostoru včetně všech jeho konsekvencí a který v konceptu uvádíte jako tzv. rakouský model. Co se týká terminologie, kterou bude nutné v této souvislosti začlenit do českých právních i technických norem, doporučujeme novou dopravní značku nazvat analogicky s ostatními zónovými značkami jako "Zónu setkávání". S navrhovaným dopravním režimem sdíleného prostoru, který uvádíte v kapitole č. 2.2.1 i jeho legislativní úpravou uvedenou v kapitole 2.4.2.1, 2.4.2.2 a 2.4.2.3 souhlasíme, neboť navazuje na již zaběhnutý dopravní režim obdobných zón. Současně souhlasíme i s návrhem základních zásad navrhování sdílených prostorů uvedených v kapitole 3, která se do budoucna může stát základem pro nové technické podmínky pro navrhování sdílených prostorů či součástí příslušných českých státních norem.

Výtisk:
ppk. JUDr. Sabina Burdová

plk. Mgr. Bc. Jiří Žlý, MBA
ředitel služby
Strojnická 27
170 69 Praha 7
Tel.: +420 974 834 302
E-mail: epodatejna.policie@ppr.cz
ID DS: gs9ai55

www.policie.cz

001 0001 0001/020

Vyjádření Služby dopravní policie Policie ČR k problematice zavedení dopravního režimu zóna setkávání (sdílený prostor) do českých právních a technických norem.

České technické normy a technické podmínky

Z pohledu českých technických norem je pro zavedení zón setkávání relevantní zejména ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“. Návrh implementace sdíleného prostoru níže vychází ze současného znění normy, přičemž návrh příslušných ustanovení je koncipován tak, aby byl z hlediska struktury i obsahu konzistentní s obdobnými ustanoveními platnými pro pěší zóny a obytné zóny.

Vzhledem k tomu, že se v současné době předpokládá významnější novelizace normy, bylo by vhodné případnou implementaci sdíleného prostoru realizovat rovnou v rámci této aktualizace. V takovém případě by bylo vhodné zpracovat nový návrh implementace tak, aby odpovídal kontextu struktury a obsahu nového znění normy.

Dalšími relevantními normami pro implementaci zón setkávání jsou rovněž ČSN 74 6425-1 a ČSN 74 6425-2 definující parametry zastávek a přestupních bodů veřejné dopravy.

ČSN 73 6110

Do části 3 „Termíny a značky“ se za bod 3.1.10 vkládá nový bod 3.1.11:

3.1.11 Zóna setkávání je jedna nebo více zklidněných komunikací obvykle ve významných veřejných prostranstvích, náměstích, významných městských třídách či obchodních ulicích, zklidněných ulicích s aktivním parterem, přednádražních prostorech a plochách přestupních uzlů veřejné dopravy, v areálech či lokalitách školních kampusů, sportovních areálů, kulturních institucí či dalších vhodných lokalitách. Prostor místní komunikace se v této zóně skládá z prostoru pobytového a z prostoru dopravního se smíšeným provozem v celé šíři a může být takto rozdělen opticky, případně fyzicky a také hmatově podle zvláštního předpisu. Prostor místní komunikace v zóně setkávání je obvykle řešen v jedné úrovni. Zóna setkávání může být rovněž užita ve stísněných poměrech nedovolujících běžné uspořádání místní komunikace.

Stávající body 3.1.11 – 3.1.27 se přečísloují na 3.1.12 – 3.1.28.

V části 10 „Komunikace se smíšeným provozem a komunikace s vyloučením motorového provozu“ se znění bodů 10.1.2.6 a 10.1.2.7 upravuje následovně:

10.1.2.6 V centrálních oblastech obcí, v historických jádrech, v lázeňských zónách i při stavbě center větších obytných částí obcí a dále v částech obcí s převahou bydlení se pro zklidnění provozu organizačními nebo stavebními opatřeními na základě dopravního inženýrského řešení vytvářejí pěší a obytné zóny či zóny setkávání.

10.1.2.7 Pěší zóny, obytné zóny a zóny setkávání jsou navrhovány se smíšeným provozem chodců a vozidel podle zvláštního předpisu.

Za bod 10.2 se vkládá nový bod 10.3:

10.3 Zóna setkávání

10.3.1 Zóna setkávání je zóna se smíšeným provozem, zpravidla se zpevněnými plochami v jedné úrovni, kde je stavebními úpravami zajištěn provoz vozidel omezenou rychlostí a kde je pohyb chodců, cyklistů a motorových vozidel veden ve společném prostoru za podmínek stanovených zvláštním předpisem. Ve sdíleném prostoru jsou pobytová funkce a dopravní funkce navzájem vyvážené. Uspořádání zóny setkávání včetně označení jejího rozsahu musí zajišťovat bezpečný a samostatný pohyb osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a musí zde být zřízen funkční systém přirozených nebo umělých vodicích linií podle zvláštního předpisu.

Zóny setkávání se mohou navrhovat ve významných veřejných prostranstvích, náměstích, významných městských třídách či obchodních ulicích, zklidněných ulicích s aktivním parterem, přednádražních prostorech a plochách přestupních uzlů veřejné dopravy, v areálech či lokalitách školních kampusů, sportovních areálů, kulturních institucí či dalších vhodných lokalitách.

Navrhování zón setkávání se řídí zvláštním předpisem.

10.3.2 Prostor místní komunikace v zóně setkávání se skládá z dopravního prostoru a pobytového prostoru. Šířka prostoru místní komunikace v zóně může být proměnná, má vytvářet vhodné prostředí pro pobyt. Vhodnou součástí zóny je vzrostlá zeleň a dále zařízení pro splnění funkčních a estetických požadavků. Na zaústění zóny do obslužné či sběrné komunikace musí být dodrženy předepsané rozhledové poměry.

10.3.3 Uspořádání zóny setkávání včetně označení jejího rozsahu musí zajišťovat bezpečný a samostatný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace a musí zde být zřízen funkční systém přirozených, nebo umělých vodicích linií podle zvláštního předpisu. Řešení zeleně a umístění zařízení musí zajistit volný průchod osobám s omezenou schopností pohybu a orientace a pro zrakově postižené při využívání přirozených i umělých vodicích linií podle zvláštního předpisu.

10.3.4 Projektování a zřízení komunikací zóny setkávání je vázáno na dopravní inženýrské řešení v širší oblasti, s určením dopravních funkcí jednotlivým komunikacím a s odvedením zejména průjezdní nákladové dopravy z navrhované zóny setkávání na jiné vhodné komunikace. Součástí návrhu musí být případná stavební opatření zajišťující zklidnění dopravy.

10.3.5 Vjezd do zóny setkávání se navrhuje přes snížený průběžný

obrubičnik (vjíždění na místo ležící mimo pozemní komunikaci podle zvláštního předpisu) a stavebně se provádí tak, aby bylo zajištěno snížení rychlosti vjíždějících i vyjíždějících vozidel např. chodníkovým přejezdem, nebo zpomalovacím prahem podle zvláštního předpisu. Zároveň musí být osazena dopravní značka informující účastníky dopravního provozu o nutné změně dopravního chování podle zvláštního předpisu. Místo vjezdu musí být dostatečně osvětleno veřejným osvětlením. V místě vjezdu/výjezdu z/do zóny sdíleného prostoru musí být snížený obrubičnik hmatově vyznačen varovným pásem podle zvláštního předpisu tak, aby byl vyloučen náhodný vstup osoby s omezenou schopností orientace do jízdního pásu a začátek zóny musí být na chodníku hmatově označen signálním pásem jako místo orientačně významné.

10.3.6 Rychlost vozidel v zóně setkávání a podmínky provozu stanoví zvláštní předpis. Vedení veřejné dopravy zónou sdíleného prostoru, včetně realizace zastávek veřejné dopravy v zóně, je možné. Pro případný plynulý a bezpečný provoz spojů veřejné dopravy mají být vytvořeny příznivé podmínky. Stejně tak i příznivé podmínky pro cestující na zastávkách, včetně ochrany proti povětrnosti, zajištění výšky nástupní hrany podle ČSN 73 6425 a prvků pro nevidomé a slabozraké podle zvláštního předpisu. Hranice tramvajového/autobusového/trolejbusového pásu musí být z bezpečnostních důvodů vyznačeny vizuálně a hmatově varovnými pásy podle zvláštního předpisu tak, aby byly zjistitelné hmatově (slepeckou holí).

10.3.7 V zóně setkávání se parkovací stání navrhuji jen pro osobní automobily, případně pro zásobování, a to pouze na určených plochách, které musí být řádně vyznačeny (např. odlišnou barvou/materiálem povrchu komunikace).

Stávající body 10.3 a 10.4 se přečíslovají na 10.4 a 10.5.

Další technické normy

Při novelizacích dalších technických norem bude třeba do těch, které se mohou týkat tématu zóna setkávání, tento termín nově implementovat, byť v zásadě pouze v podobě doplnění termínu „zóna setkávání“ k již používaným termínům „obytná zóna“ či „pěší zóna“.

Specifickým případem je pak ČSN 73 6425-1 „Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 1: Navrhování zastávek“ a ČSN 73 6425-2 „Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: Přestupní uzly a stanoviště“, kde se předpokládá významná novelizace zejména v souvislosti s možností řešení přednádražních prostorů a ploch přestupních bodů formou sdíleného prostoru.

Technické podmínky

V návaznosti na implementaci zón setkávání do české legislativy

doporučujeme zpracování a vydání specifických technických podmínek pro navrhování sdílených prostorů (popřípadě rozšíření stávajících TP103 Navrhování pěších a obytných zón). Rámcový návrh těchto technických podmínek obsahuje následující kapitola.



■ ■ V návaznosti na implementaci zóny setkávání (sdíleného prostoru) do českých právních a technických norem bude třeba připravit i “design manuál” či technické podmínky pro jejich navrhování. Proto jsme rovnou připravili hlavní zásady navrhování sdílených prostorů v Česku jako draft budoucích technických podmínek.

NÁVRH **ZÁSAD NAVRHOVÁNÍ** **ZÓN SETKÁVÁNÍ** **V ČESKU**

Draft budoucích technických podmínek (TP).

Zóny setkávání a cíle jejich navrhování

Zóna setkávání (sdílený prostor) je ulice či veřejné prostranství, jehož celá plocha může být rovnocenně využita pro pobytovou, obchodní, společenskou i dopravní funkci a ve kterém je rychlost provozu vozidel přirozeně regulována vzájemnou interakcí a vzájemnou ohleduplností mezi jednotlivými uživateli i stavebním uspořádáním prostoru.

Principem sdíleného prostoru je přirozená integrace všech uživatelů a funkcí veřejného prostranství do jednoho prostoru. Je vyjádřením podpory bezmotorové dopravy a zároveň pobytové, urbanistické a architektonické kvality místa, stejně tak jako výrazem podpory místního komunitního života či společenské a obchodní funkce veřejného prostranství, a to bez vyloučení motorové dopravy.

Sdílený prostor je synonymem pro volný pohyb chodců a zároveň pomalou a plynulou jízdu vozidel. Z dopravně-inženýrského pohledu jsou sdílené prostory místními komunikacemi funkční skupiny D1, ve kterých mohou dopravní prostor používat všichni účastníci silničního provozu – je na nich povolen provoz všech vozidel, včetně chodců a cyklistů. Stání vozidel je povoleno pouze na příslušně vyznačených místech.

Sdílený prostor lze obecně použít na náměstích, v jednotlivých ulicích, ve významných veřejných prostranstvích, v přednádražních prostorech či v rámci ploch přestupních bodů (uzlů) veřejné dopravy i v křižovatkách. Lze jej použít jak v centrech měst, v oblastech s hustou městskou zástavbou, na předměstích měst i v menších obcích. Sdílený prostor je optimální řešení pro lokality s poměrně intenzivní bezmotorovou (pěší a cyklistickou) dopravou nebo potenciálem k ní, zároveň se spíše lehčí motorovou dopravu v oblastech s hustou zástavbou s rozmanitým funkčním využitím v průběhu podstatné části dne, či v prostranství, kde dochází k častému pohybu chodců v různých směrech mezi jednotlivými jeho stranami.

Rozhodným faktorem pro efektivní fungování sdíleného prostoru je podíl intenzit chodců a cyklistů k intenzitám motorové dopravy. Velký objem provozu motorových vozidel není důvodem proti zavedení sdíleného prostoru – zkušenosti ukazují, že sdílené prostory mohou efektivně fungovat i lokalitách s intenzitami motorové dopravy až 10 000 voz/den, a to v případě zachování optimálního podílu chodců a vozidel motorové dopravy.

Čím vyváženější je poměr provozu chodců a motorových vozidel, tím lépe sdílený prostor funguje. Chodci se cítí bezpečněji, akceptace sdíleného prostoru řidiči motorových vozidel se zvyšuje. Proto by měl být podíl nemotorových uživatelů prostor (chodců a cyklistů) nejméně 20 % z celkového provozu. Je třeba míru využití prostoru jednotlivými uživateli zkoumat a hodnotit nejen ve špičce, ale i mimo ni. Vše je nutné posuzovat v kontextu konkrétního typu sdíleného prostoru (viz dále).

// Principem sdíleného prostoru je přirozená integrace všech uživatelů a funkcí veřejného prostranství do jednoho prostoru.

HLAVNÍ CÍLE NAVRHOVÁNÍ SDÍLENÝCH PROSTORŮ

Spravedlivé rozdělení prostoru ulice

- multifunkční využití uličního prostoru (nejen doprava)
- preference či podstatné usnadnění pohybu chodců
- zachování provozu motorové dopravy a dopravní obsluhy motorovou dopravou

Zvýšení bezpečnosti silničního provozu

- nižší jízdní rychlosti (především vlivem prostředí působícího na řidiče vozidla)
- homogenizace úrovně rychlosti jednotlivých účastníků provozu
- nižší závažnost následků v případě dopravní nehody (snížení počtu závažných nehod)
- zvýšení pozornosti řidičů vozidel při průjezdu sdíleným prostorem
- minimalizace počtu dopravních značek

Podpora udržitelné městské mobility

- podpora udržitelného dopravního chování
- snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí
- podpora nemotorové dopravy

Zvýšení kvality a architektonické úrovně veřejného prostranství

- podpora společenské a pobytové funkce veřejného prostranství
- zvýšení reprezentativnosti či uživatelské přívětivosti veřejného prostranství a zvýšení jeho atraktivity
- zvýšení urbanistické a architektonické kvality veřejného prostranství, včetně provedení detailů

Eliminace segregačního efektu

- propojení obou stran ulice / všech stran veřejného prostranství (eliminace segregačního efektu hlavního dopravního prostoru)
- propojení širšího území (pěší vazby), propojení urbanistických os apod.



Kissfalvi

SBK KH

Které lokality jsou vhodné pro zřízení zóny setkávání?

NÁMĚSTÍ A DALŠÍ VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ



Náměstí ve městech a obcích se často vyznačují vysokou frekvencí různých skupin uživatelů. Realizace sdíleného prostoru na těchto veřejných prostranstvích nabízí možnost zdůraznění funkce prostranství jako centra z hlediska urbanismu. V rámci těchto prostranství není často oddělení jednotlivých typů dopravy smysluplné kvůli složitým prostorovým vztahům, a proto i z dopravního hlediska je vhodné je řešit jako sdílené prostory. V mnoha případech nabízejí náměstí možnost pobytu na rozdíl od ulic zatížených dopravou. Z tohoto důvodu mají náměstí obecně dobré předpoklady pro vytvoření sdílených prostor.

VÝZNAMNÉ MĚSTSKÉ TŘÍDY A OBCHODNÍ ULICE



Významné městské třídy a obchodní ulice v centrech či lokálních centrech měst s vysokou poptávkou chodců je vhodné řešit formou sdíleného prostoru. Toto řešení přinese nejen prioritu pěších a zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ale i výrazné zkvalitnění veřejného prostranství a zatraktivnění lokality pro pobyt i obchod.

PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTORY A PLOCHY PŘESTUPNÍCH BODŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY



Přednádražní prostory a plochy přestupních bodů, uzlů a terminálů veřejné dopravy jsou významnými veřejnými prostranstvými s vysokou koncentrací osob a služeb, s intenzivním pohybem chodců, a především s poptávkou jejich pohybu v různých směrech nejkratší cestou. Přestupní vazba i přístup na zastávková stanoviště má být přímý a co nejkratší, bez ztracených spádů a vzdáleností. Zároveň přestupní body a terminály nesmí tvořit bariéru v území a měly by vhodně navazovat na okolí. Z těchto důvodů je sdílený prostor optimálním řešením takových prostranství.

ZKLIDNĚNÉ ULICE V BLOKOVÉ ZÁSTAVĚ (S AKTIVNÍM PARTEREM)



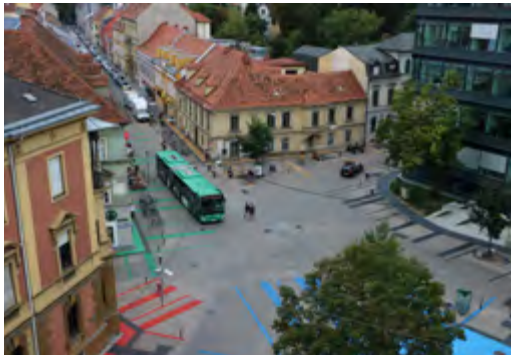
Obslužné ulice s aktivním parterem jsou rovněž vhodné pro zklidnění dopravy a zkvalitnění veřejného prostranství formou sdíleného prostoru (bez nutnosti vyloučení motorové dopravy). Sdílený prostor zajistí podporu bezmotorové dopravy, komunitního života i lepší podmínky pro obchod a lokální ekonomiku.

**MALÁ NÁMĚSTÍ ČI ÚZKÉ
ULICE V CENTRECH MĚST
A OBCÍ**



Malá náměstí ve městech či obcích a přilehlé úzké ulice jsou často společenským a obchodním ohniskem sídla, s aktivním parterem a sídlem místních veřejných institucí. Tyto prostory s relativně velkým podílem pěší dopravy je vhodné realizovat formou sdíleného prostoru, což přinese vyšší architektonickou kvalitu společenského centra sídla, zároveň zklidnění dopravy a společně s redukcí parkovacích míst podporu udržitelné mobility.

MÍSTO KŘÍŽOVATKY



Rozsáhlejší křižovatkové prostory se v urbanistické struktuře projevují v zásadě jako náměstí. V závislosti na dané lokalitě, vhodné řešení původní křižovatky formou sdíleného prostoru může přinést nejen vyšší prioritu a volnost pohybu chodců a celkové zkvalitnění a oživení prostoru, ale zdánlivě paradoxně i vyšší plynulost motorové dopravy a v některých případech i zvýšení kapacity křižovatky.

**LOKÁLNÍ ULICE SE
ŠKOLNÍM KAMPUSEM,
MALÝM OBCHODNÍM
CENTREM ČI JINÝMI
VÝZNAMNÝMI CÍLI**



Lokality, v nichž jsou umístěny areály škol nebo kulturních institucí, indukují větší nárazově množství návštěvníků. Sdílené prostory v předprostorech těchto budov je přínosné jak pro zajištění dostatečných pěších ploch, tak pro zklidnění a redukcí okolní motorové dopravy a zajištění vyšší bezpečnosti chodců. Realizace sdíleného prostoru nejen otevře možnosti celkového zkvalitnění veřejného prostranství, ale otevře i možnosti využití prostranství pro kulturní, sportovní či společenské akce.

**STÍSNĚNÉ PROSTOROVÉ
PODMÍNKY
NA MÍSTNÍ KOMUNIKACI**



Příčný řez uličního prostoru se považuje za stísněný, pokud celková šířka uličního prostoru neumožňuje uspořádat vedle sebe skladební prvky požadované pro jednotlivé účastníky silničního provozu. V úsecích ulic, kde nelze prostor rozdělit (na chodník, vozovku atd.), může být vhodné zřídit sdílený prostor. To platí zejména v případě, kdy chodci musí použít jízdní pruh z důvodu nedostatku (nebo příliš úzkých) chodníků. V tomto případě lze sdílený prostor použít ke zklidnění dopravy a zajištění ochrany chodců za předpokladu, že musí být zachována funkce průjezdu ulic a regulace či vyloučení provozu motorových vozidel v ulici není možná.

Navrhování zón setkávání

Hlavní myšlenkou zóny setkávání (sdíleného prostoru) je přetvořit ulici v reálné veřejné prostranství, ve veřejné prostranství především pro život. Dominantní funkcí je sociální interakce a motorová doprava není prioritou. Uspořádání zóny setkávání potlačuje segregaci uličního profilu na oddělené funkční zóny vyhrazené jednotlivým druhům dopravy, odstraňuje prvky regulace jednotlivých druhů dopravy (dopravní značení, světelnou signalizaci apod.) a vytváří podmínky pro přirozené chování a vzájemnou interakci všech uživatelů prostoru založenou na principu přirozeného lidského chování, očním kontaktu a vzájemné ohleduplnosti.

Dobrého akceptování uživateli a jejich správného chování lze dosáhnout, pokud je provedení zóny setkávání „samovysvětlující“. Stavební i provozní uspořádání proto musí být snadno srozumitelné pro všechny účastníky „silničního“ provozu. Zásadní význam má zřetelné vizuální odlišení zón setkávání od konvenční komunikační sítě prostřednictvím jasně identifikovatelných vjezdových partií.

Pro správné fungování zóny setkávání jako pobytového místa musí být v návrhu zohledněny také požadavky na přívětivé popředí. Kvalitní urbanistické a architektonické řešení je nezbytnou součástí celkového plánování a realizace sdíleného prostoru.

Hranice zóny setkávání musí být jasně rozpoznatelná a všemi uživateli jednoznačně identifikovatelná.

Prostor v jedné úrovni a pro každého

Celá šířka zóny setkávání musí být řešena v jedné výškové úrovni, bez rozdělení na hlavní dopravní prostor a přidružený prostor („vozovku“ a „chodník“). Celý šířkový i délkový prostor musí umožňovat snadný pohyb chodců, cyklistů i osob se sníženou schopností pohybu.

Přestože základní myšlenka volného pohybu všech uživatelů po celé ploše zóny setkávání obecně platí, v rámci jejího návrhu jsou prostřednictvím uspořádání zeleně, umístění prvků městského mobiliáře, sloupků, vizuálního a materiálového členění, přirozeně vytvořeny prostory vyčleněné čistě pro pobytovou či společenskou funkci, prostory pro pohyb výhradně pěších, které zároveň slouží jako bezpečné prostory pro pohyb nevidomých a slabozrakých, a prostory s provozem (motorových) vozidel. Tyto prostory nejsou nijak „odděleny“ či vyznačeny dopravním značením, ale jsou vytvářeny pouze uspořádáním prostoru a fyzickým umístěním jednotlivých prvků. V tomto ohledu je navrhování sdílených prostorů skutečně komplexní problematikou.

Vzájemná viditelnost uživatelů

Vzhledem k přirozenému a volnému pohybu jednotlivých uživatelů sdíleného prostoru je třeba s ohledem na bezpečnost jejich pohybu a vzdálenost nutnou k zastavení (zejména) motorových vozidel vždy dostatečně zajistit jejich vzájemnou viditelnost. Musí tedy existovat podmínky pro dostatečné vizuální vztahy (zorné pole, viditelnost), aby se chodci, cyklisté i řidiči vozidel mohli v dostatečném předstihu navzájem vnímat. Návrh uspořádání sdíleného prostoru by se měl vyvarovat takových prvků a řešení, které by „skryly“ pohyb některých z uživatelů, zejména dětí, pro ostatní.

Prostor určený k pohybu motorových vozidel

Prostor určený pohybu motorových vozidel musí být řešen tak, aby přirozeně zklidňoval dopravu a přispíval k dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, což je jedním ze základních předpokladů bezpečného pohybu všech uživatelů zóny setkávání.

Základním principem zklidnění dopravy je eliminace úseků dlouhých přímých linií. Lineární perspektivu řidičů motorových vozidel by mělo uspořádání prostoru systematicky narušovat – členitou trajektorií pohybu vozidla, lokálními zúženými prostory, umístěním prvků zeleně, městského mobiliáře či vizuálními efekty a materiálovým členěním – a přirozeně tak společně s neustálou vzájemnou interakcí jednotlivých uživatelů prostoru docílit zklidnění motorové dopravy. Konkrétní řešení vždy závisí na konkrétní lokalitě a prostorových možnostech.

Prvky zklidnění dopravy zahrnující změny výškové úrovně (podélné prahy, zpomalovací polštáře) naopak pro sdílený prostor nejsou zcela vhodné, neboť jsou v rozporu s principem jedné výškové úrovně prostoru.

Následující tabulka uvádí minimální šířkové poměry prostoru určeného pro pohyb motorových vozidel:

	šířka prostoru pro pohyb vozidel	šířka uličního prostoru (volná šířka mezi objekty / pevnými překážkami)
pro běžný obousměrný provoz	min 5,50 m	min 6,00 m
pro jednosměrný provoz automobilové dopravy, obousměrný provoz cyklistické dopravy, případně lokální zúžení do jedné stopy	min 3,75 m	min 4,75 m
jednosměrný provoz automobilové dopravy i cyklistů (obecně se nedoporučuje)	min 2,75 m	min 3,75 m

V případě ostrých zatáček či křižovatek, ve kterých se mohou pohybovat nákladní vozidla (například zásobování) je vhodné uspořádání prostoru prověřit vlečnými křivkami.

Prostor pro pěší a ochrana chodců při výstupu z budov

V rámci zóny setkávání s širšími prostorovými poměry často bývá, typicky podél uliční čáry (stěn domů), prostor „vyhrazený“ pouze pro pěší. Nesmí se jednat o chodník, stále je zachováno pravidlo jedné výškové úrovně v rámci sdíleného prostoru. Tento pás má být vytvořen přirozeně stavebním řešením sdíleného prostoru a umístěním souvisejících prvků (například stromů). Realizace tohoto prostoru je rovněž velmi důležitá pro osoby nevidomé či slabozraké – umožňuje jim bezpečný pohyb v prostoru s využitím přirozené vodící linie (stěny domů) bez překážek a omezení (viz dále).

Avšak ani ve stísněných poměrech nesmí návrh uspořádání sdíleného prostoru připustit ohrožení chodce vycházejícího z budovy jízdou vozidel těsně podél zdi. V takovém případě může být vhodným opatřením odsazení prostoru určeného pro pohyb motorových vozidel od zdi budovy umístěním lavičky či sloupků.

Podélný sklon

Při plánování zóny setkávání je potřeba věnovat pozornost možnému podélnému sklonu prostranství. Velký podélný sklon v delším úseku potenciálně vede řidiče a cyklisty, kteří se pohybují ve směru „z kopce“, k nedodržování rychlostního limitu, což může vést ke snížení bezpečnosti.

Specifické podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace

Při návrhu zóny setkávání je třeba vždy vzít do úvahy požadavky osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Jedním z cílů při zřizování zóny setkávání je snížit bariérový účinek provozu motorových vozidel a umožnit chodcům přecházet po velké ploše ulice či prostranství. To má za následek minimalizaci konvenčních hranic dopravního prostoru, například s vysokými obrubníky, a také odstranění přesně vymezených, konvenčně zabezpečených přechodů pro chodce (vodorovné značení, světelná signalizace apod.). To však není slabinou, nýbrž výhodou pro většinu jeho uživatelů, včetně osob se sníženou schopností pohybu.

Podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu

Pro osoby se sníženou schopností pohybu je sdílený prostor ideální, neboť je v principu po celé šířce i po celé délce bezbariérový a umožňuje oproti konvenčnímu uspořádání uličního prostoru výrazně vyšší úroveň svobody i komfortu pohybu těchto osob. V tomto kontextu je potřebné dodržet příslušné parametry bezbariérovosti (dle Vyhlášky č.398/2009 Sb., respektive ČSN 73 6110) týkající se zejména dodržení minimální šířky průchodu kolem prvků městského mobiliáře, prvků zeleně apod. a dodržení příslušných mechanických vlastností použitých povrchů.

Podmínky pro pohyb osob nevidomých a slabozrakých

V rámci sdíleného prostoru je rovněž třeba vytvořit podmínky pro bezpečný pohyb osob nevidomých a slabozrakých. Hlavním principem řešení pohybu těchto osob je vytvoření „bezpečných koridorů“ pro jejich pohyb, které umožňují pohyb v podélném i příčném směru uličního prostoru či veřejného prostranství, skládající se typicky z těchto částí:

- prostoru pro pěší (viz výše) podél uliční čáry (stěn domů), která tvoří přirozenou vodící linii a zajišťuje návaznost na vstupy do budov; šířka takového prostoru musí být minimálně 1,5 m
- bezpečného koridoru definovaného umělou vodící linií (zejména při absenci stěny domů či vyskytujících se překážce) mimo prostor provozu motorových vozidel provedenou v souladu s bodem 1.2.1.2 Přílohy č. 1 Vyhlášky č. 398/2009 Sb.; šířka takového koridoru musí být minimálně 0,8 m na obě strany od osy vodící linie
- místy, které slouží k přechodu prostoru motorových vozidel; tato místa jsou vybavena hmatnými prvky – signálním a varovným pásem – ve shodném uspořádání jako u přechodů pro chodce (chodce má ve sdíleném prostoru implicitní přednost před jízdou vozidel) dle ČSN 73 6110; v těchto případech by měly být zajištěny rozhledové poměry obdobně jako na přechodech pro chodce

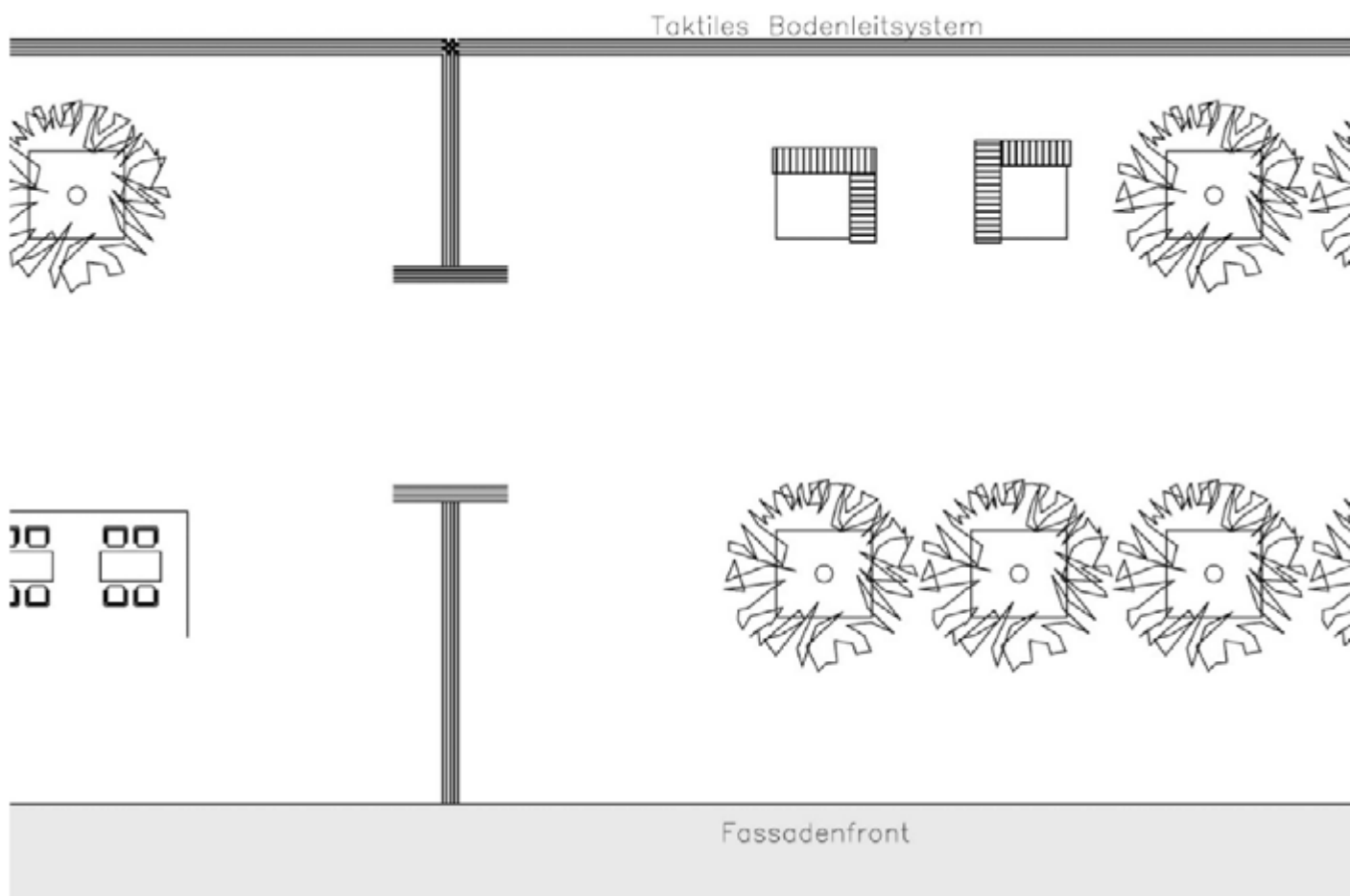
Použitím těchto prvků lze zajistit kvalitu pohybu nevidomých a slabozrakých obdobnou jako v ulici s konvenčním uspořádáním. Celková bezpečnost jejich pohybu je však prakticky vyšší, zejména s ohledem na omezenou nejvyšší dovolenou rychlost vozidel projíždějících zónou sdíleného prostoru.

Varovný pás rovněž určuje, ve smyslu Vyhlášky č. 398/2009 Sb. shodně s pravidly pro obytnou zónu, změnu dopravního režimu na okraji zóny setkávání.

Specifické podmínky návrhu zóny setkávání v památkově chráněných územích

Zóny setkávání se mohou navrhovat i v památkově chráněných územích. Často toto řešení přináší vyšší kvalitu veřejných prostranství, která je právě v památkově chráněných územích očekávána.

Při návrhu zóny setkávání v památkově chráněných územích (památkové rezervace a zóny) je třeba, aby tento návrh respektoval předmět ochrany památkové péče, respektive principy a pravidla uplatňovaná při řešení veřejných prostranství, případně pro dané území charakteristické detaily. Existence památkové ochrany v území obecně není překážkou pro navrhování zón setkávání.



Principiální schéma prvků pro pohyb nevidomých a slabozrakých sdíleným prostorem dle rakouských „technických podmínek“ [37], obdobně aplikovatelné i v Česku.

Dopravní značení

Kromě vyznačení hranice zóny setkávání by dopravní značení mělo být eliminováno zcela či na nezbytné minimum (vyznačení parkovacích míst ve smyslu příslušné právní úpravy, případné vyznačení jednosměrného provozu). Pro svislé dopravní značky užívané uvnitř sdíleného prostoru by měl být použit jejich nejmenší možný rozměr.

Veřejná doprava

Veřejná doprava často v zónách setkávání hraje významnou roli zajištění udržitelné dopravní obsluhy oblastí. Zejména v případě významných veřejných prostranství, významných městských tříd a obchodních ulic, lokálních center, školních kampusů apod. je orientace na dopravní obsluhu veřejnou dopravou klíčovým aspektem politiky udržitelné městské mobility. Umístění zastávek v zóně setkávání přivádí do atraktivního a živého prostředí další návštěvníky, kteří tak nemusí využívat osobní automobil.

Obecně platí, že provoz vozidel veřejné dopravy v zóně setkávání je možný, a to jak tramvajové, tak trolejbusové i autobusové dopravy, musí však být posouzen v kontextu konkrétní lokality a konkrétní koncepce sítě veřejné dopravy. Průjezd páteřní vytižené trasy veřejné dopravy sdíleným prostorem bez zastavení a s požadavkem na vysokou míru preference obvykle není vhodný. Naopak, pokud je tato páteřní trasa využita k dopravní obsluze oblastí sdíleného prostoru, může se jednat o vhodné řešení, a to i za cenu snížené cestovní rychlosti při průjezdu spojů veřejné dopravy sdíleným prostorem. Zejména při velmi krátkém traťovém intervalu (celkový počet spojů všech linek za jednotku času) je vhodné posoudit vzájemnou míru ovlivnění pohybu pěších a spojů veřejné dopravy.

Pro provoz autobusové či trolejbusové dopravy (trolejbus se v tomto kontextu neposuzuje jako drážní vozidlo) platí obecná pravidla pro pohyb motorových vozidel ve sdíleném prostoru (chodci mají před BUS přednost).

Vedení tramvajové dopravy sdíleným prostorem je rovněž možné, nicméně klade vyšší nároky na kvalitu návrhu uspořádání sdíleného prostoru a vhodné integrace tramvajového pásu do něj s ohledem na bezpečnost provozu a zamezení potenciálního vytvoření segregáčního efektu v prostoru.

Z hlediska prostorového uspořádání platí pro vedení tramvajových tratí stejné podmínky jako v případě jejich umístování do pěší zóny (především vymezení tramvajového pásu varovnými pásy pro nevidomé v souladu s ČSN 73 6110).

Specifickým případem jsou přednádražní prostory a plochy přestupních bodů veřejné dopravy, u nichž je převažující dopravní funkcí provoz veřejné dopravy.



Plocha přestupního terminálu řešená formou zóny setkávání.



Vedení tramvajové tratě zónou setkávání typu "významná městská třída či obchodní ulice" (Linz, Rakousko) [41].



Vedení autobusových linek zónou setkávání její fungování nijak negativně neovlivňuje, díky lepší obsluze naopak přispívá k jejímu intenzivnějšímu využívání (Vídeň, Rakousko) [41].

Cyklistická doprava

Provoz a intenzity cyklistické dopravy nejsou rozhodujícím kritériem pro posuzování zavedení zóny setkávání. Obecně platí, že zóna setkávání vytváří podmínky pro podporu užívání cyklistické dopravy zvýšením bezpečnosti jejího provozu (sblížení úrovně rychlostí cyklistické a motorové dopravy).

Realizace zóny setkávání však není vhodná v ulicích s vysokým podílem tranzitní cyklistické dopravy či s požadavky na preferenci průjezdu cyklistické dopravy. Tyto odpovídají spíše zřízení cyklistické zóny / ulice.

Parkování a zásobování

Parkování je v zóně setkávání povoleno pouze na vyhrazených místech. Celkový počet parkovacích míst by měl být omezen obecně na minimum. Velké množství parkovacích míst je v rozporu s principy zóny setkávání, protože by významně omezovalo pobytovou a společenskou funkci sdíleného prostoru i celkovou kvalitu veřejného prostranství.

Pro počet a charakter parkovacích stání je rovněž rozhodující charakter lokality sdíleného prostoru. Pokud se například jedná o obchodní ulici v centru města s dobrou obsluhou veřejnou dopravou, počet parkovacích stání by měl být velmi malý a měl by sloužit ke krátkodobému parkování. V případě výskytu ordinace lékaře, lékárny apod. je vhodné umístit v návaznosti na tyto cíle vyhrazené stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Pokud se jedná například o sdílený prostor ve školním kampusu, je vhodné umístit pouze stání typu K+R, případně vyhrazené stání pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V tomto kontextu je třeba k umístění a počtu parkovacích stání přistupovat.

Zejména v případě zón setkávání v ulicích a veřejných prostranstvích s aktivním parterem je často uliční prostor jednou z možností pro zásobování. Proto je třeba brát v úvahu i navrhování zásobovacích stání, která mohou mít i formu vyhrazení části běžných parkovacích stání v určitých časech dne pro zásobování.



Zóna setkávání přirozeně podporuje i provozu cyklistů. Není však nástrojem cyklistické infrastruktury.



Parkování je v zóně setkávání umožněno pouze na příslušně označených stáních. Jejich umístění je zároveň prostředkem uspořádání prostoru [41].

Vybrané návrhové prvky sdílených prostorů

Jasně identifikovaná hranice zóny (“efekt brány”)

Jasně vizuálně vymezená „vstupní a výstupní brána“ na začátku a na konci zóny setkávání signalizuje, že došlo ke změně dopravního režimu a ke zklidnění provozu. Řidič by měl být intuitivně zpraven o změně dopravního režimu nejen vizuálně, ale také dynamicky – stavební uspořádání i materiálové řešení vjezdu do sdíleného prostoru musí dát řidičům (motorových) vozidel jasně najevo, že vjel do sdíleného prostoru, a musí u řidiče přirozeně vyvolat chování, které bude dodržovat při průjezdu celým sdíleným prostorem. Nejedná se pouze o dodržování rychlostního limitu. Řidič motorového vozidla musí získat pocit, že je ve sdíleném prostoru do značné míry „hostem“ a že musí vždy dávat přednost chodcům.

Konkrétní řešení vjezdu do sdíleného prostoru může být velmi variabilní a je vhodné vycházet z charakteru konkrétního místa a konkrétních prostorových možností. Následující typické prvky vytvoří – v kombinaci, ale i samostatně – žádoucí „efekt brány“ při vjezdu do zóny sdíleného prostoru, respektive při výjezdu z ní:

- změna výškové úrovně (doporučuje se, aby jednotná výšková úroveň zóny byla ve výšce chodníku), například přes snížený průběžný obrubník s výškovým rozdílem od hlavního dopravního prostoru (obdobně jako u vjezdu do obytné zóny)
- dlouhý podélný zpomalovací práh, který může zároveň sloužit i jako chodníkový přejezd
- změna materiálu či barvy povrchu
- zúžení jízdního profilu (případným využitím dalších prvků, například stromu či symbolických prvků)

Vstupní brány do zóny sdíleného prostoru by měly být navrženy jako jasný identifikátor místa.



Příklad vjezdu do sdíleného prostoru změnou výškové úrovně.



Příklad vjezdu do zóny setkávání provedeného vizuální změnou povrchu a umístěním významného designového prvku (zde přímo s názvem školy [41]).



Příklad zvýraznění hranice zóny setkávání vodorovným značením.

Materiálové a vizuální prvky

Obecně je vhodné, aby se zóny setkávání, kromě řešení v jedné výškové úrovni, odlišovaly od „běžných“ ulic i použitím materiálů a vytvářením vizuálních prvků.

Zvýšení pozornosti řidičů a dosažení intuitivního snížení rychlosti lze dosáhnout akcenty a kontrasty materiálového nebo barevného řešení povrchů.

Různými typy či barvami povrchů lze rovněž „vyznačit“ prostor určený pro pohyb motorových vozidel či určená parkovací či zásobovací stání. Výběr materiálů by měl vycházet z principů řešení veřejných

prostranství a charakterem odpovídat místním podmínkám. Zároveň je třeba, aby zvolené materiálové řešení nepřispívalo ke zhoršování hlukové zátěže okolí, zejména v oblastech obytné zástavby.

Vizuální prvky a změny povrchů efektivně přispívají ke zklidnění dopravy. Pomocí mohou optická zúžení, například pomocí bočních vyhybacích pruhů provedených v odlišné barvě nebo materiálu. Také lze střídat zúžené a rozšířené pojezděné části uličního profilu.

V řadě případů může přispět k intuitivnímu zklidnění dopravy i atraktivitě místa nestandardní grafická úprava prostranství.



Příklad materiálově sjednoceného povrchu zóny setkávání v místě s charakterem náměstí s vizuálním vymezením koridoru pro pohyb vozidel [41].



Použití několika vzorů, barev a typů povrchu člení plochu a zároveň vymezuje koridor pro jízdu vozidel a cyklistů, jejichž dlouhá linie je záměrně narušena „vlnovkou“ i střídáním povrchů [41].



Detail provedení dlažby, která je sjednocená v rámci celého prostranství, ale obsahuje i vizuální prvky přirozeně zklidňující pohyb (motorových) vozidel [41].



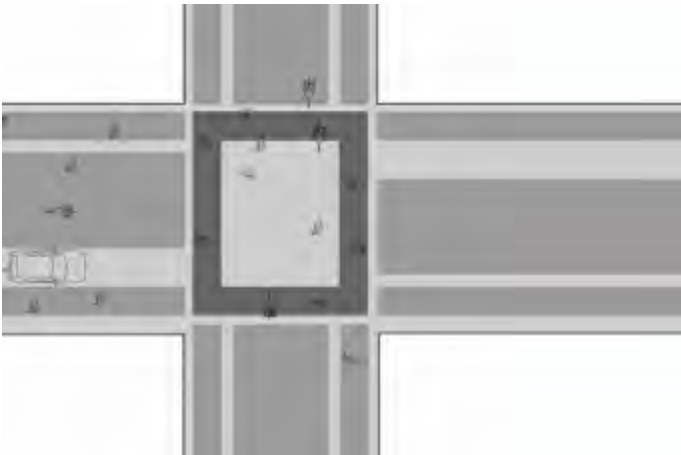
Příklad netradiční grafické úpravy prostranství (přednádražní prostor) vedoucí k přirozenému zklidnění dopravy (Horgen, Švýcarsko).

Křižovatky v rámci zóny setkávání

V případě křižovatky ulic řešených formou zóny setkávání se nevyznačuje přednost v jízdě a uplatňuje se pravidlo přednosti zprava.

Materiálové provedení křižovatky by mělo evokovat upřednostnění pohybu chodců. V případě křížení ulice řešené formou sdíleného prostoru s ulicí s tradičním uspořádáním je obecně doporučeno realizovat sdílený prostor jako průběžný.

Pro samostatné sdílené prostory v prostoru křižovatky platí specifická pravidla (viz dále).



Princip řešení průsečné křižovatky ve sdíleném prostoru. Přednost v jízdě není udělena, naopak materiálové řešení naznačuje přednost pohybu chodců v rámci křižovatky [13]



Příklad křižovatky ulic řešených formou zóny setkávání (Freistadt, Rakousko) [41].

Zastávky veřejné dopravy

Zastávky veřejné dopravy představují výjimku z pravidla jedné výškové úrovně prostoru. V případě realizace tramvajových, trolejbusových či autobusových zastávek v zóně setkávání je nutné vytvořit nástupní hranu o příslušné výšce, která umožní bezbariérový nástup cestujících do vozidla veřejné dopravy a výstup z něj. Zároveň musí být zachována volná šířka „nástupiště“, která umožňuje nástup a výstup vozíčkářů s využitím výklopné plošiny, osob s kočárkem apod. Provedení hmatných prvků pro nevidomé a slabozraké na zastávkách v rámci sdíleného prostoru je v souladu s ČSN 73 6110, respektive ČSN 73 6425-1, shodně s provedením na „běžných“ zastávkách.

Pro přednádražní prostory a plochy přestupních bodů veřejné dopravy platí specifická pravidla (viz dále).



Příklad vhodného řešení zastávky v zóně setkávání.



Provedení autobusové zastávky v zóně setkávání (Kaiser-Franz-Josef-Straße, Lustenau, Rakousko) [41].

Parkovací a zásobovací stání

Obecně platí, že parkovacích stání by v zóně setkávání mělo být co nejméně (viz výše).

Umístění parkovacích či zásobovacích míst musí být promyšlené s respektem k místním prostorovým možnostem. Při jejich umístování je třeba vzít v úvahu požadované pěší trasy a celkovou přehlednost prostoru. Jejich rozmístění v prostoru může být rovněž využito jako jeden z prvků zklidnění dopravy. Nikdy však nesmí vytvářet bariéru v prostoru, nesmí vytvářet kontinuální pásy určené parkování a snižovat vzájemnou viditelnost uživatelů prostoru (nutnou pro zastavení vozidla a bezpečný pohyb). Parkovací místa musí být umístěna vždy mimo „bezpečný koridor“. Nikdy by parkovací stání neměla být navrhována po obou stranách zóny setkávání, střídatě však navrhována být mohou. Rozměry parkovacích stání se navrhuji v souladu s ČSN 73 6110.

Parkovací a zásobovací stání musí být v zóně setkávání vyznačena dopravním značením. Svislé dopravní značení by mělo být provedeno v nejmenším možném rozměru. Vyznačení stání na ploše zóny setkávání lze provést vizuálně odlišným typem povrchu, případně vodorovným značením (závisí na celkové materiálové koncepci).

Zóny setkávání by měly vždy zahrnovat i odpovídající kapacitu stání pro jízdní kola.



Příklad vhodného decentního vizuálního vyznačení vyhrazeného parkovacího stání s využitím kladu dlaždic tvořících uliční povrch.

Osvětlení

Vhodný návrh osvětlení je nedílnou součástí projektu zóny setkávání.

Osvětlení by mělo být dostatečné a bez oslnění, přičemž primární osvětlení by mělo být provedeno nízko položenými světelnými body ve výšce cca 4–5 m nad zemí („parková svítidla“). Nízko položené světelné body přirozeně vedou ke zklidnění dopravy a nízkým rychlostem. Zejména ve stíněných podmínkách je vhodné realizovat osvětlení na převěsech.

Osvětlení významných veřejných prostranství, významných městských tříd či obchodních ulic je obvykle realizováno osvětlením s výše položenými světelnými body, aby byl dostatečně osvětlený celý prostor.



Osvětlení sdíleného prostoru na významné městské třídě / obchodní ulici. Stožáry veřejného osvětlení se záměrně v prostoru výrazněji neuplatňují (Wien, Rakousko) (foto: Bureau B+B/Ricky Rijkenberg).



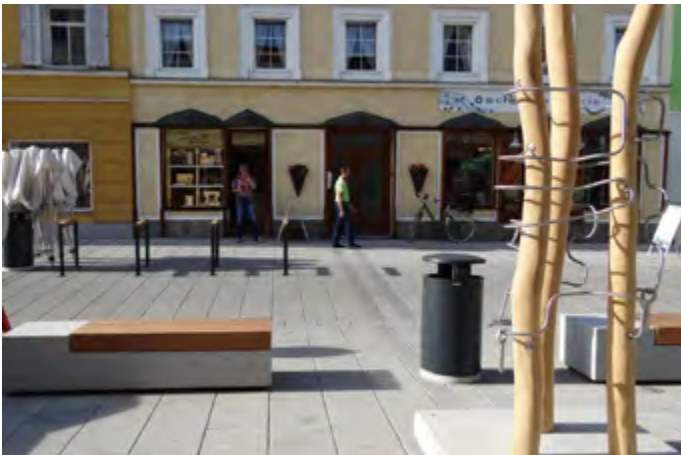
Vhodné osvětlené sdíleného prostoru nízko položenými světelnými body a světelnými prvky integrovanými do městského mobiliáře.

Mobiliář

Mobiliář je důležitou součástí zóny setkávání, přispívající k jeho správnému fungování a kladnému přijetí veřejností. Jeho součástí jako lavičky, informační prvky, svítidla veřejného osvětlení, vymežovací sloupky nebo vodní prvky by měly odpovídat charakteru a významu lokality a být v souladu s principy řešení mobiliáře v daném místě. Koncepční návrh kvalitního mobiliáře musí být

nedílnou součástí celkového řešení sdíleného prostoru.

Pobytová funkce zóny setkávání by měla být podpořena vytvořením stálých možností k sezení, a to jak formou městského mobiliáře (lavičky, stolky s židlemi), tak neformální formou v podobě soklů k sezení, hran vodních prvků apod.



Kvalitní designové prvky mobiliáře přispívají pobytové i architektonické kvalitě sdíleného prostoru [13].



Prvky mobiliáře a posezení místních gastronomických služeb ve sdíleném prostoru na malém náměstí [41].



Sdílený prostor před budovou mateřské školy se sezením kolem vzrostlých stromů a slunečníky přímo integrovanými do veřejného prostranství (foto: walk-space.at).



Herní prvky pro děti součástí sdíleného prostoru (foto: Fussverkehr Schweiz).

Zeleň a vodní prvky

Prvky zeleně jsou nezbytnou součástí zón setkávání. Zejména stromy umístěné v zóně setkávání mají funkci estetickou, ornamentální i ekologickou, zároveň tvoří strukturu prostranství. Jejich uplatnění významně přispívá ke zlepšování kvality prostředí a mikroklimatu pouličních prostor. Zeleň se uplatňuje jako atraktivní „živý“ prvek designu parteru, ale v kombinaci s dalšími prvky i jako prostředek zklidnění dopravy či vymezení „bezpečného koridoru“ pro nevidomé a slabozraké (viz výše).

Ve fázi návrhu je třeba vymezením vhodného dostatečného prostoru zabránit možnému budoucímu zhoršení rozhledových poměrů

vlivem nekontrolovaného růstu zeleně.

Vhodným doprovodným prvkem mohou být rovněž nejrůznější vodní prvky, které podtrhují architektonickou kvalitu prostoru a podporují pobytovou a herní funkci prostranství.

V řadě případů lze pomocí vodního prvku, zeleně a mobiliáře vyhradit část zóny setkávání pobytové funkci či vytvořit „efekt náměstíčka“. To je žádoucí zejména v případě potřeby přerušení dlouhé zóny setkávání nejen z pohledu vizuálního, ale i z pohledu zklidnění dopravy.



Uplatnění prvků zeleně a kvalitního městského mobiliáře podtrhující význam veřejného prostranství [41].



Vhodné zakomponování vzrostlých stromů poskytujících tepelnou pohodu v letních měsících v rámci celého prostranství.



Příklad vhodného uplatnění zeleně, která hraje v návrhu zóny důležitou roli nejenom jako doprovodný prvek, ale jako základní kompoziční prostředek formování prostoru (Marktplatz Schoenebeck, Německo).



Příklad uplatnění vodního prvku v pobytové části zóny setkávání.

Odvodnění

Obdobně jako u ostatních místních komunikací je důležité i při projektování zóny setkávání věnovat pozornost jeho odvodnění. Namísto tradiční konstrukce s obrubníky a vpustěmi se odvodnění zón setkávání typicky provádí pomocí podélných žlabů (rigolů) a žlabových vpustí.

Podélné žlaby mohou v některých případech vhodně naznačovat prostor určený pro pohyb motorových vozidel.



Příklad podélného žlabu vytvořeného ze žulových dílců na okraji prostoru určeného pro pohyb motorových vozidel (foto: Rambøll).

Specifická doporučení pro jednotlivé typy lokalit

Náměstí a další významná veřejná prostranství

Zóna setkávání na veřejném prostranství charakteru náměstí je typická plošným charakterem zájmového území s absencí jednoho převažujícího směru pohybu. V takovém území se uplatňují nároky na volný pohyb chodců v celé ploše.

V návrhu zóny se kromě dopravního řešení významně uplatňují kritéria poptávky po zajištění dalších sociálních funkcí, především pobytových (např. možnost pořádání kulturních a shromažďovacích akcí, využití částí plochy pro komerční aktivity – tržiště, možnost expanze z parteru přilehlých domů do plochy náměstí – předzahrádky gastronomických provozů apod.). V návrhu zóny je vhodné v maximální možné míře redukovat množství parkovacích stání pro zabránění nepříznivého sociálního a vizuálního působení veřejného prostranství, při němž působí „náměstí jako parkoviště“.

Průjezd vozidel plochou má být umožněn pouze ve vymezeném koridoru, aby byla zajištěna vysoká míra pasivní bezpečnosti ostatním uživatelům prostoru. Bude tak zabráněno možnému

podvědomému pocitu ohrožení ze strany projíždějících vozidel. Vhodnými stavebními úpravami a umístěním doprovodných prvků mobiliáře a zeleně lze docílit nenásilného vymezení jednotlivých funkčních oblastí i zabránění nebo výraznému omezení vjezdu vozidel.

Cílem by mělo vždy být vytvoření kvalitního veřejného prostranství, které umožňuje plnohodnotné multifunkční využití vedoucí k dosažení příznivému přijetí zóny jejími uživateli.

V rámci rozlehlejších náměstí či veřejných prostranství je často vhodné kombinovat dopravní režim pěší zóny a sdíleného prostoru. Většina plochy prostranství sloužící výhradně ke společenské a pobytové funkci může být řešena formou pěší zóny (typicky s povoleným vjezdem cyklistů, případně i zásobování v určeném časovém období), zatímco část prostranství, kudy prochází motorová doprava, je řešena jako sdílený prostor navazující na pěší zónu.

PŘED A PO | CASTLE SQUARE, CAERNARFON, WALES, UNITED KINGDOM



Castle Square ve velšském Caernarfonu – podoba před úpravou na sdílený prostor [49].



Castle Square ve velšském Caernarfonu – podoba náměstí po úpravě na sdílený prostor [49].



Náměstí řešené formou sdíleného prostoru (La place communale de Molenbeek, Brusel, Belgie).



Příklad předzahrádky poskytovatele gastronomických služeb ve sdíleném prostoru (Kornmarkt, Bregenz, Rakousko).



Příklad náměstí, kde část, kterou prochází motorová a veřejná doprava, je řešena jako sdílený prostor, zatímco navazující plocha jako pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů. Rozhraní obou ploch je "vyznačeno" chodníkovými sloupky (Kornmarkt, Bregenz, Rakousko).

Významné městské třídy a obchodní ulice

Zóna setkávání typu ulice je typická liniovým charakterem zájmového území s převažující podélnou proporcí. Pozornost je třeba věnovat především způsobu řešení průjezdu vozidel.

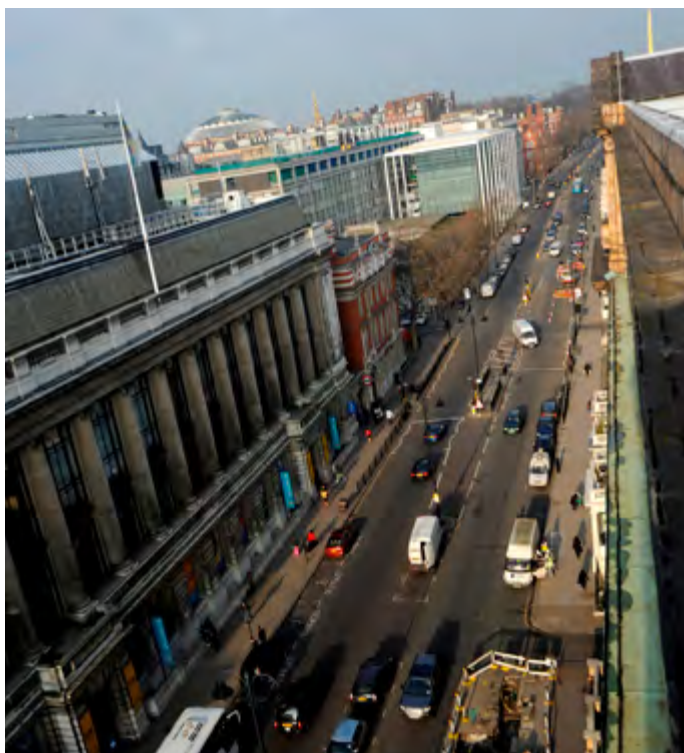
Důležité je jasné vizuální vyznačení vjezdů do zóny, a to nejenom použitým dopravním značením, ale rovněž přiměřenými stavebními úpravami (např. kontrastní změnou materiálu či barvy vozovky, lokálním zúžením jízdního profilu, použitím prvků mobiliáře nebo zeleně pro vymezení „vstupní brány“, apod.). Řidič, vjíždějící do zóny musí instinktivně vnímat změnu dopravního režimu v území, která ho podvědomě nutí snížit rychlost a věnovat zvýšenou pozornost celkové provozní situaci.

Je nutné zajistit dodržování maximální povolené rychlosti a eliminovat možnost intuitivního působení vozovky, které by vedlo k jejímu překračování. Dlouhé nepřerušované úseky vozovky mohou

vést k podvědomému zvyšování rychlosti. Proto je třeba u delších liniových úseků dosáhnout vhodného členění např. vkládáním stavebních prvků, které zajistí vizuální členění trasy průjezdu vozidla (skupiny zeleně, prvky mobiliáře, vodní prvky apod.). Tam, kde to prostorové poměry dovolují, je možné provést rovněž úpravu trasy v podélném směru (např. střídání jednopruhových úseků a míst pro vyhýbání, asymetrické umístění jízdního pruhu a jeho občasná změna polohy vůči ose uličního profilu apod.).

V zájmových územích s větší délkou je možné využít v jednotlivých částech zklidňovaných komunikací kombinací dopravního režimu sdíleného prostoru s navazující pěší zónou, která zajistí omezení (vyloučení) tranzitní dopravy z dané lokality. Vzájemný přechod mezi úseky s odlišným dopravním režimem musí být vždy jasně vymezen a v prostoru dobře rozeznatelný jak pro pěší, tak pro ostatní účastníky silničního provozu.

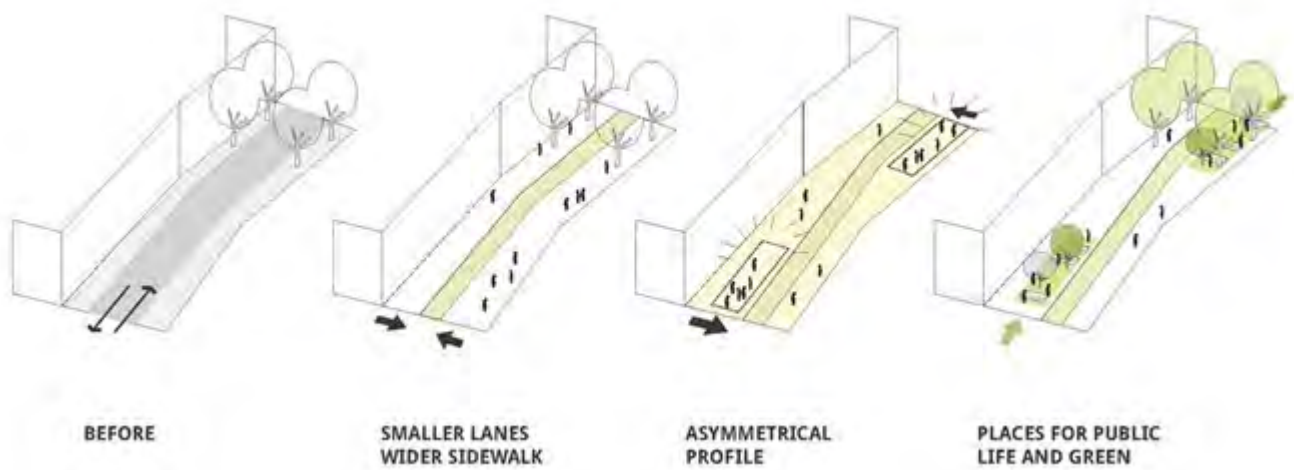
PŘED A PO | EXHIBITION ROAD, LONDÝN, VELKÁ BRITÁNIE



Původní podoba londýnské Exhibition Road zahrnovala široký hlavní dopravní prostor se signalizovanými přechody pro chodce, řadou parkovacích stání apod. [48].



Současná podoba Exhibition Road řešená jako sdílený prostor – z „obyčejné“ sběrné ulice se stalo atraktivní a reprezentativní veřejné prostranství, které odpovídá významu místa [48].



Příklady možného řešení sdíleného prostoru charakteru ulice [8].



Příklad reprezentační městské třídy řešené jako sdílený prostor (Exhibition Road, Londýn, Velká Británie) [42].



Městská obchodní ulice řešená jako sdílený prostor (Mariahilfer Strasse, Vídeň, Rakousko; foto: Bureau B+B).

Přednádražní prostory a plochy přestupních bodů veřejné dopravy

Zóna setkávání v oblasti přestupního bodu veřejné dopravy nebo v přednádražním prostoru je specifickým případem uplatnění tohoto dopravního režimu. Vzhledem k velkému počtu vozidel veřejné dopravy, vyskytujících se v těchto místech, jsou kladeny vysoké nároky na zajištění bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, především pěších. Snahy o důslednou segregaci pěšího pohybu a vymezování koridorů pro pěší pomocí zábradlí a jiných bariér však vede ke zhoršování uživatelských vlastností pro cestující. Zahraniční zkušenosti dokazují, že umožnění volného pohybu pěších v celé ploše přispívá ke zvýšení osobní odpovědnosti jedince a vede k výraznému snížení bezpečnostních rizik, např. při „dobíhání spojů“, přecházení mimo vyhrazené místa, kde řidiči chodce neočekávají apod.

V těchto zónách je třeba důsledně vyloučit jakoukoliv zbytnou dopravu a do území umožnit vjezd pouze oprávněným vozidlům veřejné dopravy, vymezeného zásobování a údržby, příp. obsluhy parkovacích stání K+R apod. Stavební řešení by mělo zaručit, aby ostatní vozidla (např. příjezd na parkoviště P+R, služební vozidla dopravce apod.) nemusela do zóny vjíždět. Řešení zóny nesmí svým

charakterem umožňovat překračování povolené rychlosti. Důsledné dodržování rychlostního limitu a důraz na pozornost, soustředění a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků provozu (jak řidičů, tak pěších) je základní podmínkou fungování tohoto konceptu.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat zajištění užívání prostoru osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. V rámci zřizování haptického naváděcího systému a bezbariérových přístupů k jednotlivým nástupištím (nástupním hranám) je nutné vytvoření „bezpečných tras“.

Stavební uspořádání celého prostoru by mělo být řešeno tak, aby umožňovalo intuitivní orientaci bez nutnosti aplikace složitých orientačních systémů. Orientační systém by měl plnit pouze doplňkovou funkci, spolu s informačním systémem o provozu spojů veřejné dopravy. Uplatnění doprovodných prvků mobiliáře a případné využití zeleně musí být v souladu s požadavky na vybavení dopravního uzlu, a zároveň nesmí narušovat přehlednost či snižovat možnost orientace.



Přestupní bod mezi železniční (výpravní budova v pozadí) a autobusovou dopravou řešený formou sdíleného prostoru (Aarau, Švýcarsko) [44].



Příklad přednádražního prostoru řešeného formou zóny sdíleného prostoru (Männedorf, Švýcarsko)[45].



Příklad přednádražního prostoru s malým autobusovým terminálem řešeného formou zóny sdíleného prostoru (Salzburg Hbf., Rakousko).



Pro pohyb nevidomých a slabozrakých v prostoru přednádraží/ přestupního bodu je třeba vyznačit definované bezpečné trasy [44].



Příklad realizace zóny setkávání v přednádražním prostoru (Horgen, Švýcarsko).

Zklidněné ulice v blokové zástavbě s aktivním parterem

Zóna setkávání ve zklidněných ulicích nabízí řešení zkvalitnění veřejného prostoru především v blokové městské zástavbě v centrech měst či s aktivnějším parterem.

V těchto případech nelze zcela eliminovat větší počet rezidenčních parkovacích stání, které nelze nahradit jejich umístěním mimo uliční profil. V zónách tohoto charakteru lze většinou umístit pouze omezené množství doprovodných prvků. O to větší důraz je kladen na řešení křižovatek ulic, jež je možné přetvářet do podoby menších náměstí s aplikací dalších funkcí. Parkovací stání by neměla být vyznačována v nepřerušené linii, ale vhodně spojována do ucelených skupin, oddělených např. místy pro křižování vozidel, výsadbou zeleně

(stromy ve stromových mřížích), apod. Tím je zaručeno zajištění přehlednosti v prostoru a docíleno jeho příznivějšího vizuálního vnímání, které kontinuální řady parkujících vozidel jinak značně narušují, až znemožňují. Je třeba pamatovat na vhodné stavební úpravy, vyznačující vizuálně vjezdy do těchto zón a zvýrazňující část uličního profilu určenou pro provoz vozidel.

Dopravní režim v zóně má zabraňovat možnosti tranzitního průjezdu zájmovým územím, především v rezidenčních oblastech. Pro čistě rezidenční oblasti, typicky s nízkou a střední zástavbou, je vhodnější realizace obytné zóny.



Ukázkový příklad zóny setkávání ve zklidněné ulici v blokové zástavbě s aktivním parterem (Laederstraede, Kodaň, Dánsko).



Zóna setkávání ve zklidněné ulici s aktivním parterem (Preston, Velká Británie)(foto: Twitter.com).

PŘED A PO | OTTO-BAUER-GASSE, VÍDEŇ, RAKOUSKO



Původní stav Otto Bauer Gasse ve Vídni – tradiční uspořádání obslužné ulice s podélným parkováním po celé délce ulice [46].



Podoba Otto-Bauer-Gasse po její přestavbě na zónu sdíleného prostoru (Begegnugszone) – jedna úroveň, prvky zklidnění dopravy, nová zeleň, optimalizace počtu a polohy parkovacích míst [46].

Malá náměstí či úzké ulice v centrech měst a obcí

Zóna setkávání na malých náměstích nebo úzkých ulicích v centrech měst je vhodným řešením pro zachování mobility všech účastníků silničního provozu v prostorově omezených podmínkách. Ve stísněných historických uličkách nelze často docílit plnohodnotného rozdělení uličního profilu na vozovku a chodníky. Vytvoření pěší zóny ovšem mnohdy z nejrůznějších důvodů rovněž není možné či účelné.

Vzhledem k tomu, že se většinou jedná o lokality s vysokou frekvencí pěšího provozu, je třeba v návrhu zóny neopomíjet také rozvoj dalších funkcí v uličním prostoru. Ty mohou výrazným způsobem přispět k oživení místa a podpořit jeho návrat k přirozenému využití veřejného prostranství jako místa pro život obyvatel „pod širým nebem“. V

úzkých historických ulicích i na historických náměstích je třeba důsledně dbát na maximální možnou eliminaci parkovacích ploch, protože parkující vozidla výrazně narušují jejich vizuální charakter.



Malé náměstí a přilehlé ulice řešené formou sdíleného prostoru v historickém centru menšího města (Bahnhofstrasse, Bischofshofen, Rakousko) [41].



Malé náměstí řešené formou zóny setkávání (Hallein, Rakousko) [41].



Příklad sdíleného prostoru v úzké ulici v centru města. Prostorové poměry by ani neumožňovaly „tradiční“ stavební uspořádání ulice, navíc sdílený prostor podporuje pěší, oživuje parter a celkově zklidňuje dopravu (Ruprechtgasse, Hallein, Rakousko) [41].



Příklad centrálního veřejného prostranství obce řešeného formou zóny setkávání. Prostranství umožňuje volný pohyb chodců a cyklistů, prostor je od ostatních komunikací odlišen barvou povrchu (Mittelberg, Rakousko) [41].

Zóna setkávání v prostoru křižovatky s charakterem náměstí

Zóna sdíleného prostoru v prostoru křižovatky s charakterem náměstí je vhodným řešením pro výrazné zklidnění křižovatek intenzivně zatížených pěší dopravou.

Vytvořením sdíleného prostoru je umožněn neomezený pohyb chodců v prostoru křižovatky. Tím dochází ke zkrácení tras při přecházení, a křižovatka tak výrazným způsobem posiluje svoji funkci propojovacího uzlu v komunikační struktuře urbanizovaného prostoru. Pokud plocha není součástí rozsáhlejší zóny, je třeba zajistit vizuální zvýraznění s cílem zajištění průjezdu křižovatkou požadovanou sníženou rychlostí při zajištění dobré prostorové

orientace. V případě dostatečných prostorových podmínek je vhodné v návrhu zóny neopomíjet také rozvoj dalších funkcí v uličním prostoru, např. umožněním expanze komerčních aktivit z parteru přilehlých objektů (sezonní umístění předzahrádek restaurací apod.).

Z pohledu bezpečnosti provozu a často i kapacity křižovatky může být zóna setkávání výhodnějším řešením než „tradiční“ křižovatka. Křižovatková plocha řešená formou zóny setkávání umožňuje pomalý, ale tím více plynulý pohyb vozidel, přičemž z kapacitního hlediska například dochází k eliminaci neefektivního času vzniklého při přepínání fází u světelně řízených křižovatek.

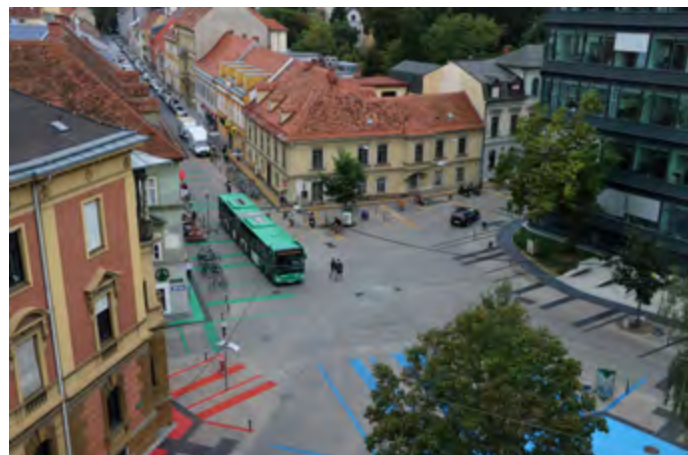


Sdílený prostor na principu okružní křižovatky realizovaný místo běžné průsečné křižovatky v obci Poyton, Velká Británie.

PŘED A PO | SONNENFELSPLATZ, GRAZ, RAKOUSKO



Původní stav křižovatky zabírající prakticky celé náměstí Sonnenfelsplatz. Celá plocha náměstí představuje de facto dopravní prostor vyhrazený pro motorovou dopravu, úzké chodníky jsou situovány pouze po obvodu náměstí a pěší vazby jsou zajištěny přechody pro chodce na okraji náměstí.



Sonnenfelsplatz po přestavbě na sdílený prostor. Podoba náměstí umožňuje volný pohyb chodců bez vyloučení motorové dopravy (včetně pravidelné linky MHD). Přestavba navíc vytvořila z náměstí atraktivní veřejné prostranství s kvalitními podmínkami pro pobytovou a společenskou funkci.

Lokální ulice se školním kampusem, malým obchodním centrem či jinými cíli

Zóna setkávání v ulici nebo centru se školním kampusem či jiným společensky významným cílem je vhodným řešením pro místa v blízkosti škol, kulturních nebo společenských budov.

Pro tyto oblasti je charakteristická nárazová frekvence uživatelů (ráno před zahájením školního vyučování, večer v době začátku a konce divadelních představení, sezónní pořádání venkovních akcí před radnicí apod.). Uspořádání těchto zón proto bývá cíleně

zaměřeno na rozvoj doprovodných funkcí, vyhledávaných větším počtem návštěvníků. Uplatňují se zde ve větší míře prvky mobiliáře, umožňující pobyt, volnočasové aktivity a odpočinek. Vhodné doplnění prvků zeleně (příp. návaznost zóny na okolní plochy zeleně, které zmiňované stavby často doprovází) nebo vodních prvků, umožňuje uživatelům vnímat zónu nikoli jako dopravní prostor, ale svým způsobem jako parkovou nebo oddechovou plochu oživující prostředí městské zástavby.



Příklad zóny sdíleného prostoru v lokálním centru obce s aktivním parterem, školním zařízením a kostelem (Jahngasse, Dornbirn, Rakousko).



Příklad realizace sdíleného prostoru v ulici před školním zařízením. Charakter zóny sdíleného prostoru je umocněn barevným odlišením povrchu, vstupní branou a dalšími prvky mobiliáře (Lustenau, Rakousko) [41].

Metodika zřizování zón setkávání

Navrhování zón setkávání je do značné míry interdisciplinární problematika. V procesu návrhu zóny setkávání je proto třeba postupovat koncepčně a již od počáteční fáze musí být projekt připravován vždy za aktivní spolupráce architekta-urbanisty a dopravního inženýra. Tým připravující projekt by měl být skutečně multidisciplinární, a kromě zástupců samosprávy a investora zahrnovat i odborníky na městské a dopravní plánování, specialisty na podmínky pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace, odborníka na městskou zeleň či odborníka na městské osvětlení.

Důležitou součástí přípravy projektu sdíleného prostoru je i komunikace záměru směrem k veřejnosti a proces participace. Navrhovaná řešení je zároveň třeba hned od začátku projektu aktivně představovat veřejnosti. Proces participace je klíčový již ve fázi shromažďování poznatků a formulování zadání návrhové části. Jedině takový proces může vést ke zdárné realizaci, včetně pozdějšího kladného přijetí uživateli, které je zcela zásadní pro správné fungování tohoto typu veřejného prostoru.



Příklad participace – workshop k záměru zřízení sdíleného prostoru (foto: Stadt Wien).



Veřejné představení záměru zřízení zóny setkávání „in situ“ (Wien).

V O
N O

JAKÝ BY MĚL BÝT DALŠÍ POSTUP?

Pojďme vytvořit systémové podmínky pro navrhování zón setkávání.

V O N O

Zóna setkávání (sdílený prostor) je dopravně-urbanistický koncept, který je osvědčený stovkami realizací v Evropě i ve světě. Není důvod, proč by nemohl fungovat i v Česku.

Vytvořením systémových podmínek pro zřizování zón setkávání v Česku získají česká města a obce efektivní nástroj pro zklidnění dopravy a zároveň zkvalitnění veřejných prostranství, zlepšení životního prostředí i atraktivity pro jejich obyvatele a často i vytvoření lepších podmínek pro lokální byznys.

Předcházející text komplexně představil sdílené prostory (zóny setkávání) a jejich přínosy, shrnul příklady dobré praxe a implementace sdílených prostorů do legislativy a technických norem, navrhnul a doporučil způsob implementace do českého prostředí a představil základní návrh budoucích technických podmínek.

Nyní už zbývá jediné:

Pojďme zavést zónu setkávání i v Česku!

ŠEST HLAVNÍCH KROKŮ K IMPLEMENTACI ZÓNY SETKÁVÁNÍ (SDÍLENÉHO PROSTORU) DO ČESKÉHO PROSTŘEDÍ

1. připravit **novelu zákona č. 361/2000 Sb.**, o provozu na pozemních komunikacích

Máme připravené hned dva modely implementace do české legislativy - "rakouský" (preferovaný) i "švýcarský". Návrhů na úpravy tohoto zákona je jistě víc, lze je efektivně spojit do jednoho balíku.

2. **projednání a schválení novely** zákona č. 361/2000 Sb. v Parlamentu České republiky

3. vydání **novelizované vyhlášky č. 294/2015 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

Návrh na doplnění vyhlášky máme připravený (jak pro "rakouský", tak pro "švýcarský" model).

4. připravit a vydat **novelizaci** zejména **norem ČSN 73 6110 "Projektování místních komunikací" a ČSN 73 6425 ("zastávková norma")**

Je důležité, aby se investoři a projektanti mohli při projednávání konkrétních projektů s dotčenými orgány státní správy opírat o konkrétní normová ustanovení. Tyto normy jsou v současné době tak jako tak poněkud zastaralé a je třeba je novelizovat.

5. **zpracovat nové technické podmínky (TP) "Zásady navrhování zón setkávání"**

Je důležité, aby se investoři a projektanti mohli při projednávání konkrétních projektů s dotčenými orgány státní správy opírat o kvalitní technické podmínky, které je zároveň navedou na dobrá řešení již při projektování.

6. **šířit informace a osvětu o zónách setkávání (sdílených prostorech) mezi odbornou i laickou veřejností**

Osvěta je klíčová zejména směrem k městům a obcím (investoři), silničním správním úřadům, dopravním inspektorátům, projektantům, ale i směrem k široké veřejnosti. Ta může získat kvalitní veřejné prostranství ve své ulici, ve svém městě.

0 autorech**Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.**

Vojtěch Novotný je nezávislým dopravním inženýrem se specializací na udržitelnou mobilitu, strategie a koncepce dopravy a mobility, moderní veřejnou dopravu a její preferenci i vazbu dopravy na veřejná prostranství. Vystudoval Fakultu dopravní ČVUT v Praze. Řadu let pracoval pro Pražskou integrovanou dopravu jako specialista rozvoje IDS, později jako vedoucí oddělení koncepce, projektů a projektového řízení. V rámci svého akademického působení vyučuje oborové předměty na Fakultě dopravní ČVUT, publikuje a přednáší na odborných konferencích. Podílel se například na tvorbě Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí, Standardu zastávek PID, metodiky pro preferenční opatření VHD i návrhu úprav právních a technických norem pro preferenci BUS a byl členem konzultační skupiny při vzniku Manuálu veřejných prostranství hl. m. Prahy.

**doc. Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D.**

Karel Hájek vystudoval Fakultu architektury ČVUT. V současnosti je pedagogem na Katedře architektury Fakulty stavební ČVUT v Praze. Zároveň působí jako svobodný architekt ve vlastním architektonickém ateliéru kARek. Věnuje se především problematice veřejného prostoru, multifunkčních veřejných a dopravních staveb. Aktivně se účastní odborných výstav a konferencí, publikoval množství odborných článků z oboru architektura a urbanismus. Je autorem publikace Soudobé architektonické a urbanistické trendy v navrhování intermodálních terminálů veřejné dopravy (ČVUT, 2015), monografie Architekt Josef Danda (ČVUT, 2007) a spoluautorem odborné publikace Standardy zastávek PID (ČVUT, 2019). Jeho dosavadní největší realizací je architektonické řešení projektu rekonstrukce pražského hlavního nádraží, probíhající od roku 2005.

Spolupráce



Hlavní město Praha

Magistrát hl. m. Prahy
Odbor dopravy

Odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy je mimo jiné koncepčním pracovištěm pro oblast pěší mobility a vrcholovým koncepčním pracovištěm, které má v kompetenci rozvoj dopravy v Praze. Spravuje Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, koncepce v oblasti bezbariérovosti, cyklistické dopravy a bezpečnosti silničního provozu.

praha.eu



Výzkumná skupina PREFOS

Výzkumná skupina PREFOS, která funguje v rámci Ústavu dopravních systémů Fakulty dopravní ČVUT v Praze, je neformální výzkumnou skupinou zaměřující se na udržitelnou mobilitu, městskou mobilitu, vazbu dopravy a veřejných prostranství a moderní veřejnou dopravu.

Její misí je soustředit, zpracovávat a dále poskytovat moderní dopravně-inženýrské know-how podepřené vědeckými poznatky, zkušenostmi i příklady dobré praxe.

Použité zdroje a bibliografie

- [1] *neobsazeno*
- [2] ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích [cit. 18-03-2021].
- [3] ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích [cit. 18-03-2021]
- [4] ČESKO. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.
- [5] ČESKO. TP 103 Navrhování obytných a pěších zón. 2008: Ministerstvo dopravy ČR. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_103.pdf
- [6] IBSR – Institut Belge pour la Sécurité Routière. Les zones résidentielles et de rencontre – le partage de l'espace public, dans la sécurité et le respect mutuel. 2013: Belgique.
- [7] Faix, U., Burgstaller, P., & Bad architects group. (2012). Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland: Über Begegnungszonen, Berner Modell, Gemeinschaftsstraßen, Koexistenzonen, Mischverkehrszonen und ihre Umsetzung; Leitfaden für innovative BürgermeisterInnen. Salzburg: Gemeindeentwicklung des Salzburger Instituts für Raumordnung & Wohnen.
- [8] <https://molenbeek-miroir-du-monde.webnode.be/images-de-molenbeek/#&gid=1&pid=11>
- [9] HEPNES Active Citie. Woonerf – Netherlands. Dostupné z: <http://www.hepness.eu/portfolio/woonerf/>
- [10] Shared Space, Shared Surfaces and Home Zones form a Universal Design Approach for the Urban Environment in Ireland: Key Findings & Recommendations
- [11] CERTU. Zones de rencontre: premier retour d'expériences. 2012: Francie. ISBN: 978-2-11-129479-0
- [12] CERTU. Zone de rencontre: Quels dispositifs repérables et détectables par les personnes aveugles et malvoyantes? 2010: Francie. ISSN 1263-2570.
- [13] DÁNSKO. Vejledning om anvendelse af Shared Space. 2013: Vejdirektoratet. Dostupné z: <http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?t=%2fV1%2fNavigation%2fTillidsmandssystemer%2fVejregler%2fAnlaegsplanlaegning%2fTrafikarealer+by%2fVejgeometri+i+byomrader%2f&docId=vd-shared-space-full>
- [14] CERTU. Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique – Réglementation et exemples de réalisations. 2009: Francie. ISSN 1263-2570 Dostupné z: <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1018459.pdf>
- [15] Schweizer, T. (2010). Transports publics et règles de priorité dans les zones de rencontre, trad. Mathieu Pochon. Zurich: Mobilité piétonne, FichelInfo.
- [16] ŠVÝCARSKO. Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung. Bundesamt für Strassen. 2013. Dostupné z: https://begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ_Werkschau.pdf
- [17] BELGIE. Code de la route (Silniční zákon). Dostupné z: <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/code-de-la-route>
- [18] BELGIE. Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière [et de l'usage de la voie publique]. Dostupné z: http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=1975120131&table_name=loi
- [19] DÁNSKO. Færdselsloven (Zákon o silničním provozu), LBK nr 1324 af 21/11/2018. Dostupné z: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2018/1324>
- [20] DÁNSKO. Bekendtgørelse om vejafmærkning nr 1632 af 20/12/2017 (Exekutivní výnos o dopravním značení). Dostupné z: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2017/1632>
- [21] FRANCIE. Code de la route (Silniční zákon). Dostupné z: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228/?isSuggest=true
- [22] NIZOZEMSKO. Wegenverkeerswet 1994 (Zákon o silničním provozu). Dostupné z: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2020-12-01>
- [23] NIZOZEMSKO. Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Dostupné z: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2021-01-01>
- [24] NIZOZEMSKO. Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (Provádění pravidla dopravního značení). Dostupné z: https://wetten.overheid.nl/BWBR0009104/2017-07-01#search_highlight0
- [25] NĚMECKO. Straßenverkehrsgesetz (StVG)(Zákon o silničním provozu). Dostupné z: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/index.html>
- [26] NĚMECKO. Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)(Vyhláška o silničním provozu). Dostupné z: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/index.html
- [27] NĚMECKO, SPOLKOVÁ ZEMĚ BERLÍN. Berliner Mobilitätsgesetz Vom 5. Juli 2018 Dostupné z: <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBERahmen>
- [28] POLSKO. Prawo o ruchu drogowym (Zákon o silničním provozu), Dz. U. 1997 Nr 98 ze dne 20.6.1997 ve znění pozdějších předpisů. Dostupné z: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf>

- [29] POLSKO. Obwieszczenie ministra infrastruktury z dnia 9 września 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogách.
Dostupné z: <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20190002311/0/D20192311-c1.pdf>
- [30] RAKOUSKO. Straßenverkehrsordnung 1960 (Vyhláška o silničním provozu).
Dostupné z: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>
- [31] SLOVENSKO. Zákon č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2009-8>
- [32] SLOVENSKO. Vyhláška č. 30/2020 Z. z., o dopravnom značení. Dostupné z: <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2020-30>
- [33] ŠVÝCARSKO. Strassenverkehrsgesetz / Loi fédérale sur la circulation routière 1958 (Silniční zákon).
Dostupné z: <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19620246/index.html>
- [34] ŠVÝCARSKO. Verkehrsregelnverordnung / Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) 1962 (Vyhláška o pravidlech silničního provozu). Dostupné z: <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19620246/index.html>
- [35] ŠVÝCARSKO. Signalisationsverordnung / Ordonnance sur la signalisation routière 1979 (Vyhláška o dopravním značení)
- [36] Dostupné z: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19790235/index.html>
- [37] RVS Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Juli 2016), Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), Wien
- [38] ŠVÝCARSKO. Verordnung über die Tempo-30 – Zonen und die Begegnungszonen (Vyhláška o zónách 30 a sdíleném pro-storu).
Dostupné z: <https://www.admin.ch/opc/de/official-compilation/2002/149.pdf>
- [39] Works that work [webová stránka]. Dostupné z : <https://worksthatwork.com/1/shared-space>
- [40] Trafikverket. Attraktiva stadsrum för alla Shared space. 2013: Švédsko. ISBN 978-91-7467-097-4
- [41] Walkspace.at. Begegnungszonen [webová stránka]. Dostupné z: <http://www.begegnungszonen.or.at/>
- [42] Sarah Turine. Images de Molenbeek [webová stránka].
Dostupné z: <https://molenbeek-miroir-du-monde.webnode.be/images-de-molenbeek/#&gid=1&pid=11>
- [43] Stadt Bregenz. Bregenz [webová stránka]. Dostupné z: <https://www.bregenz.travel/tourismus/events/maerkte/wochenmarkt/>
- [44] <https://www.suisseplan.ch/projekte/bau/tragwerke/neubau-bahnhof-aarau>
- [45] 2030 Pallette Dostupné z: <http://2030palette.org/shared-streets/>
- [46] Faix, U., Burgstaller, P., & Bad architects group. (2012). Shared-Space-Konzepte in Österreich, der Schweiz und Deutschland: Über Begegnungszonen, Berner Modell, Gemeinschaftsstraßen, Koexistenzonen, Mischverkehrszonen und ihre Umsetzung; Leitfaden für innovative BürgermeisterInnen. Salzburg: Gemeindeentwicklung des Salzburger Instituts für Raumordnung & Wohnen.
- [47] <https://molenbeek-miroir-du-monde.webnode.be/images-de-molenbeek/#&gid=1&pid=11>
- [48] DÁNSKO. Færdselsloven (Zákon o silničním provozu), LBK nr 1324 af 21/11/2018.
Dostupné z: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2018/1324>
- [49] DÁNSKO. Bekendtgørelse om vejafmærkning nr 1632 af 20/12/2017 (Exekutivní výnos o dopravním značení).
Dostupné z: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2017/1632>
- [50] FRANCIE. CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) [webová stránka]. Dostupné z : <https://www.cerema.fr/fr>
- [51] CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement): Voirie pour tous. [webová stránka]. Dostupné z : <http://voiriepour tous.cerema.fr/>
- [52] Villes Santé [webová stránka]. Dostupné z: <http://www.villes-sante.com/>
- [53] CERTU. Les zones de rencontre en Suisse et en Belgique - Réglementation et exemples de réalisations. 2009: Francie. ISSN 1263-2570 Dostupné z: <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1018459.pdf>
- [54] HEPNES Active Citie. Woonerf – Netherlands. Dostupné z: <http://www.hepness.eu/portfolio/woonerf/>
- [55] Works that work [webová stránka]. Dostupné z : <https://worksthatwork.com/1/shared-space>
- [56] RAKOUSKO. RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen. März 2020
- [57] RAKOUSKO. RVS 03.02.13 Radverkehr. Februar 2014.
- [58] FSV. Arbeitspapier Nr. 27 Einsatzkriterien für Begegnungszone. Juli 2016.
- [59] Fussverkehrs Schweiz. Begegnungszonen [webová stránka]. Dostupná z: <https://begegnungszonen.ch/>
- [60] ŠVÝCARSKO. Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung. Bundesamt für Strassen. 2013.
Dostupné z: https://begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ_Werkschau.pdf
- [61] Schweizer, T. (2010). Transports publics et règles de priorité dans les zones de rencontre, trad. Mathieu Pochon. Zurich: Mobilité piétonne, Fichelfo.
Dostupné z: https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen_f/FB_2010_05_oev_und_BGZ_f.pdf

- [62] ŠVÝCARSKO. Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung. Bundesamt für Strassen. 2013. Dostupné z: https://begegnungszonen.ch/wp-content/uploads/2013/05/BGZ_Werkschau.pdf
- [63] ŠVÝCARSKO. Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Zákon o rovnosti osob se zdravotním postižením). Dostupné z: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20002658/index.html>

V O
N O

POJĎME ZAVÉST ZÓNU SETKÁVÁNÍ I V ČESKU

*koncepční návrh implementace sdíleného prostoru (zón setkávání)
jako nástroje zklidnění dopravy i zkvalitnění veřejných prostranství v
podmínkách Česka*

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.
doc. Ing. arch. Karel Hájek, Ph.D.

Vydavatelství: powerprint, Praha
Tisk: powerprint s. r. o.,
Brandejsovo nám. 1219/1, 165 00 Praha – Suchbátka
www.publikace24.cz
ISBN 978-80-7568-465-3
Vydání první, 2021