

Připomínka k návrhu ČSN 73 4001 (sdílená zóna)

Návrh ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání stanovuje parametry přístupnosti a bezbariérovosti v bodu 8.5 následovně:

8.5 Sdílené zóny

- 8.5.1 Pokud chodec vstupuje do bytového prostoru sdílené zóny a má zajištěn oddělený průchozí prostor podél vodící linie 1500 mm, v odůvodněných případech 900 mm, začátek ani konec zóny se neoznačuje hmatnými úpravami. V případě, kdy je oddělený bytový prostor užší, případně ho není možné zajistit, vyznačuje se začátek i konec sdílené zóny obdobně jako u pěší zóny.
- 8.5.2 Pokud je sdílená zóna vedena v jedné výškové úrovni, resp. s výškou obruby méně než 80 mm, mezi sdíleným a bytovým prostorem, oddělují se tyto prostory varovným pásem.
- 8.5.3 Přecházení se řeší pomocí signálních pásů obdobně jako mimo zóny.
- 8.5.4 Podrobnosti o provádění hmatových úprav sdílených zón jsou stanoveny v ČSN 73 6110.

K uvedenému znění uplatňuji následující připomínky:

V bodu 8.5.2 je uvedeno, že „Pokud je sdílená zóna vedena v jedné výškové úrovni, resp. s výškou obruby méně než 80 mm, mezi sdíleným a bytovým prostorem, oddělují se tyto prostory varovným pásem.“ Návrh tohoto ustanovení je v kontextu sdílené zóny nevhodné, respektive zavádějící, zejména v kontextu je „absolutní a plošně“ platnosti.

Urbanisticko-dopravně inženýrský přístup navrhování veřejných prostranství ve stylu „shared space“, jeho součástí je užití dopravního režimu „sdílená zóna“, má relativně širokou možnost uplatnění ve veřejných prostranstvích různého typu (lineární ulice, náměstí, úzké ulice) i různého účelu („běžná“ ulice či náměstí, přednádražní prostory / prostory přestupních bodů veřejné dopravy, předškolní prostory, apod) – viz dostupná literatura i nově vydané TP 132.

V tomto kontextu je nutné konstatovat, že plošná aplikace varovného pásu tak, jak je navržena v bodu 8.5.2:

- vizuálně liniově vyznačí „jízdni pruh“ pro motorová vozidla, což je v přímém rozporu s principy zklidňování dopravy užívanými a doporučovanými ve sdílené zóně (přerušení dlouhých linií, „znejistění“ řidiče motorového vozidla); aplikace takto navrženého bodu **reálně znemožní správné navrhované veřejného prostranství dle principů sdílené zóny / shared space a může působit proti očekávaným efektům a přínosům sdílené zóny v oblasti zvýšení bezpečnosti silničního provozu**
- **není reálně aplikovatelná v některých typech veřejného prostranství**, které jsou pro řešení formou sdílené zóny vhodné – například náměstí, přednádražní prostory, plochy přestupních bodů veřejné dopravy, které i například TP 132 určují jako vhodné lokality pro sdílenou zónu
- není reálně aplikovatelná v případech, kdy sdílená zóna je implementována v úzkém uličním prostoru

Obecně platí, že ustanovení obecně celostátně platných technických norem musí postihovat všechny potenciálně možné situace, a to zejména ty, které v případě užívání sdílené zóny jsou v praxi běžné a předpokládají je i další technické předpisy (nově připravované TP 132).

Znění navrženého bodu 8.5.2 implikuje, že varovný pás je užíván namísto „obrubníku“ na vymezení „vozovky“ v rámci sdílené zóny. To je však do značné míry proti smyslu sdílené zóny. Zároveň postavení chodce je ve sdílené zóně obdobně spíše pěší

a obytné zóně, než ulici s konvenčním dělením na „vozovku“ a „chodník“ (ve sdílené zóně se chodec může volně pohybovat v celém prostoru, ostatní uživatelé se k němu musí chovat ohleduplně a nesmí ho ohrozit – viz §39b Zákona č. 361/2000 Sb.).

Vymezení „koridoru“ pohyb vozidel varovným pásem může dávat smysl zejména v případě:

- vedení tramvajového pásu sdílenou zónou - V takovém případě je vhodné a účelné tramvajový pás od ostatního prostoru oddělit varovným pásem obdobně jako v pěší zóně, a to zejména v kontextu právní úpravy, kdy ve sdílené zóně nemá chodec před tramvají přednost (dle § 39b (2) Zákona č. 361/2000 Sb.)
- v případě, kdy koridor pro dominantní provoz motorových vozidel je skutečně vymežitelný v rámci sdílené zóny (například řešení náměstí formou sdílené zóny, v jehož části je veden průtah silnice II. třídy, či ulice zatížené motorovou dopravou).

Vymezení „koridoru“ pohyb vozidel varovným pásem naopak zcela nedává smysl v případech, kdy je sdílená zóna aplikována ve veřejných prostranstvích bez zbytné tranzitní dopravy mající charakter spíše pěší zóny s možností vjezdu cílové dopravy (například kampusy univerzit, historická centra měst bez tranzitní dopravy, náměstí bez tranzitní dopravy).

Princip řešení pohybu nevidomých a slabozrakých v rámci sdílené zóny by měl být řešen v principu obdobně jako u pěší zóny, respektive následovně:

- primární pohyb nevidomých a slabozrakých podél přirozených vodicích linií, u kterých musí být zajištěn volný průchod o šířce minimálně 1 500 mm, respektive 900 mm, tj. typicky podél fasád budov – tento prostor je typicky tzv. „safe space“, tedy mobiliářem a uspořádáním prostoru by měl být „chráněn“ před zajižděním motorových vozidel
- s využitím umělých vodicích linií, lokálně či v případě nemožnosti vést nevidomé a slabozraké podél přirozené vodicí linie
- zajištění hmatných „míst pro přecházení“ přes prostor pohybu motorových vozidel (typicky v případě lineárních sdílených zón)
- v prostorech typu „náměstí“ či ve veřejných prostranstvích řešených formou sdílené zóny bez zbytné dopravy by řešení pohybu nevidomých a slabozrakých mělo odpovídat řešení v pěších či obytných zónách

V kontextu výše uvedeného navrhuji nové znění bodu 8.5 následovně (přičemž navazuji na typologii sdílených zón zavedenou v TP 132):

8.5 Sdílené zóny

8.5.1 *Způsob řešení bezpečného pohybu nevidomých a slabozrakých ve sdílené zóně se odvíjí od typu uspořádání sdílené zóny.*

8.5.2 *V případě sdílené zóny typu náměstí (tj. náměstí, uzly VHD, křižovatky s charakterem náměstí atp.) se vyznačuje začátek a konec sdílené zóny obdobně jako u pěší zóny. V rámci zóny se používají hmatové prvky pouze pro systém přirozených nebo umělých vodicích linií. V případě, že v rámci náměstí existuje definovaný koridor (pás) s provozem motorových vozidel o větších intenzitách (například části náměstí v rámci sdílené zóny prochází průtah silnice II. nebo III. třídy, či významné sběrné komunikace zatížené motorovou dopravou), je vhodné tento koridor oddělit od ostatních prostorů sdílené zóny varovným pásem a hmatným prvky vyznačit vhodná místa pro přecházení (obdobně jako u bodu 8.5.3).*

8.5.3 *V případě sdílené zóny typu ulice se širokým uličním prostorem se primárně navrhuje pobytový prostor podél uličních čar umožňující průchozí prostor podél vodicí linie minimálně 1 500 m široký (v odůvodněných případech 900 mm široký). Začátek ani konec zóny se neoznačuje hmatnými úpravami. Na adekvátních místech se zřídí místa pro přecházení pro nevidomé a slabozraké vyznačené standardně signálním pásem a varovným pásem na rozhraní pobytového prostoru a prostoru, ve kterém se mohou pohybovat motorová vozidla.*

- 8.5.4 *V případě sdílené zóny typu úzká ulice, či v dalších případech, kdy není možné zajistit pobytový prostor se vyznačuje začátek a konec sdílené zóny obdobně jako u pěší zóny. V rámci zóny se používají hmatové prvky pouze pro systém přirozených nebo umělých vodicích linií.*
- 8.5.5 *V případě, že je sdílenou zónou veden tramvajový pás, je po obou stranách označen varovným pásem.*
- 8.5.6 *Podrobnosti o provádění hmatových úprav sdílených zón jsou stanoveny v ČSN 73 6110.*

V Praze dne 26.04.2024

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.