



ZÓNA SETKÁVÁNÍ

národní konference Cyklodoprava a cykloturistika 2022 | 6. – 7.12.2022 | Jičín

VOJTĚCH
NOVOTNÝ
mobility consultancy & advisory



Jones

1

Kirschnek Schul- und Büroartike

Jones

NEU HALB

HALLSTEDT

CAFÉ

V O
N O

SHARED SPACE

BEGEGNUNGSZONE | SHARED STREET
ZONE DE RENCONTRE | WOONERF | BERNER MODELL

SDÍLENÝ PROSTOR

CO TO JE „SDÍLENÝ PROSTOR“?

- úspěšný dopravně-urbanistický přístup k navrhování místních komunikací ve vybraných lokalitách osvědčený v řadě evropských zemí
- je založený na integrovaném využívání prostoru ulice či jiného veřejného prostranství **všemi druhy uživatelů**

V O
N O



SDÍLENÝ PROSTOR

CO TO JE „SDÍLENÝ PROSTOR“?

- **úspěšný dopravně-urbanistický přístup k navrhování místních komunikací ve vybraných lokalitách** osvědčený v řadě evropských zemí
- je založený na **integrovaném využívání prostoru** ulice či jiného veřejného prostranství **všemi druhy uživatelů**
- nástroj **zklidnění dopravy a zároveň zkvalitnění veřejných prostranství**
- **podpory pěší a cyklistické dopravy** → plány **udržitelné mobility / dopravní politiky města a obcí** ale bez nutnosti vyloučení automobilové dopravy z lokality

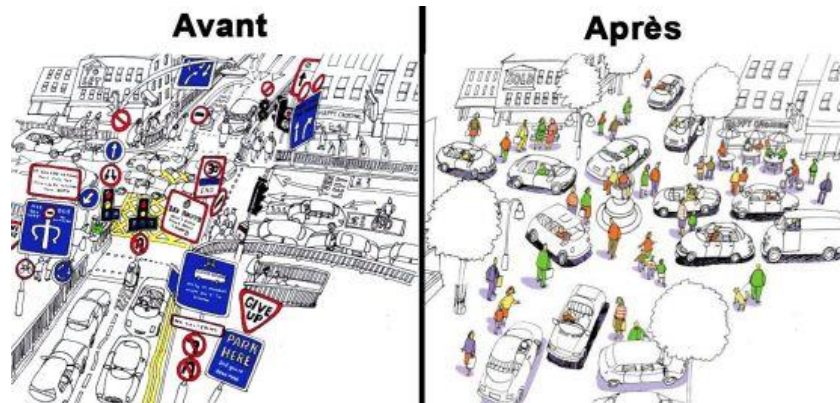
V O
N O



VO
NO

**„Ve středu pozornosti je člověk,
nikoliv vozidlo.“**

PRINCIPY SDÍLENÉHO PROSTORU



**SDÍLENÝ PROSTOR PŘINÁŠÍ VYŠŠÍ
BEZPEČNOST UŽIVATELŮ PROSTORU.**

V O
N O

- Ve středu projektování sdíleného prostoru je člověk (ne vozidlo).
- Jednoduchá pravidla pro vozidla: pomalá jízda a přednost zprava (nic víc).
- 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“).
- Auto není problém, je součástí řešení.

V O
N O

Typické lokality řešené formou
sdíleného prostoru?



**významné
městské
třídy a
obchodní
ulice**

Londýn,
Spojené
království



**významná
veřejná
prostranství**

Bregenz,
Rakousko



**přestupní
body veřejné
dopravy a
přednádražní
prostory**

Aarau,
Švýcarsko

**zklidněné
ulice
v blokové
zástavbě**



Kodaň,
Dánsko



**malá náměstí
a úzké ulice
v centru
města či
obce**

Hallein,
Rakousko



**lokální ulice
se školním
kampusem,
malým
obchodním
centrem
či jinými
významnými
cíli**

Bregenz,
Rakousko



**prostor
křižovatky
s charakterem
náměstí**

Graz,
Rakousko

V O N O



**VÝZNAMNÉ MĚSTSKÉ TŘÍDY
A OBCHODNÍ ULICE**



VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ



**PLOCHY PŘESTUPNÍCH BODŮ VEŘEJNÉ
DOPRAVY A PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTORY**



**NÁMĚSTÍ ČI ÚZKÉ ULICE V CENTRU
(MALÉHO) MĚSTA / OBCE**



**ZKLIDNĚNÉ ULICE
V BLOKOVÉ ZÁSTAVBĚ**



„NAMÍSTO KŘIŽOVATKY“



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

**typická uplatnění
sdíleného prostoru**

V O
N O



Sdílený prostor je osvědčený stovkami realizací v Evropě (i ve světě).



VO
NO

A co v Česku?

V O
N O

V Česku nejsou pro navrhování a realizaci sdílených prostorů **vytvořeny podmínky** ze strany právních a technických norem...

STUDIE „SDÍLENÝ PROSTOR“

PRO HLAVNÍ MĚSTO PRAHU (zadavatel MHMP ODO)



Hlavní cíl:
návrh optimálního
způsobu
implementace
možnosti zřizovat
sdílené prostory do
české legislativy

→ naplnění opatření 136 P+ (Plánu mobility)



REŠERŠE

zahraniční
legislativy,
technických
norem a
odborné
literatury



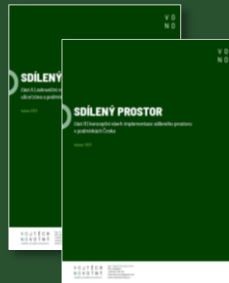
KONCEPČNÍ NÁVRH

návrh
implementace
sdíleného prostu
do českého
prostředí



PROJEDNÁNÍ

s vybranými
odbory MHMP a
institucemi dle
pokynů
zadavatele



projednání s:
MHMP PKD, MHMP OPP,
„cyklokomise“, „bezbariérová
komise“, IPR Praha, ROPID, TSK

MD ČR, MMR ČR, Policie ČR

V O
N O

PODROBNÁ REŠERŠE


V CELKEM 9 VYBRANÝCH OKOLNÍCH EVROPSKÝCH ZEMÍ

- právní úprava
- technické normy, technické podmínky, „design manuály“
- odborná literatura
- příklady dobré praxe


V O
N O



BELGIE

 **Sdílený prostor je standardně navrhován a užíván**

 **ZONE DE RENCONTRE**


 shodný dopravní režim i dopravní značení jako obytná zóna




F72a

- chodci mohou využívat celou šířku ulice; jsou povoleny i hry
- řidiči vozidel nesmí chodce omeziť či ohrozit a musí jim umožnit volný pohyb, a to i zastavením vozidla; chodci jsou povinni vozidlům přijíždět umožnit
- nejvyšší dovolená rychlost v zóně je 20 km/h
- parkovací dovození vozidel je zakázáno výjma vymezených a označených míst
- provoz vozidel veřejné dopravy je umožněn (platí pro ně stejné 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 (je po celé šířce prostoru ulice), ve vozovce ale nesmí stát a blokovat tak přijíždějící vozidla
- řidiči vozidel nesmí chodce ve sdíleném prostoru omeziť v jejich pohybu
- nejvyšší dovolená rychlost v zóně je 20 km/h
- parkovací dovození vozidel je zakázáno výjma provoz vozidel veřejné dopravy je teoreticky umožněn (platí pro ně stejné pravidla jako pro ostatní vozidla)

DÁNSKO

 **Sdílený prostor je standardně navrhován a užíván**

 **SHARED SPACE**

 sdílený prostor vyznačený jako "peší zóna s povoláním vjezdem motorových vozidel", nebo jako "obytná a herní zóna"




ES1




E40

- 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 omeziť
- chodci napáek nesmí zbytečně bránit přejíždějícím vozidel
- parkování je možné pouze na vymezených místech (nepatří pro jízdu kola a jednoosobá motorová vozidla)

RAKOUSKO

 **Sdílený prostor je standardně navrhován a užíván**

 **BEGEGGNUNGSZONE**


 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 přikážet
- řidiči vozidel musí dodržovat boční vzdálenost od stavebních objektů a zařízení
- nejvyšší dovolená rychlost vozidel je 20 km/h (v odvodňovacích případech, v zájmu přiměřenosti dopravy a bez negativně dopadů na bezpečnost provozu, může být zvednuta na 30 km/h)

NĚMECKO

 **Sdílený prostor je standardně navrhován a užíván**

 **VERKEHRSSBERUHRIGTER BEREICH BERNER MODELL**


 sdílené prostory se vyznačují jako "Verkehrsberühigter Bereich" (zóna zklidnění dopravy)




325.1

- chodci se mohou pohybovat po celé zóně bez omezení, dítěte hry jsou povoleny
- účastníci provozu mají rovnoměrně postavené vozidlo musí být schopno zastavit „na místě“, musí jet „Aranken“ („Schrittgeschwindigkeit“ - „dostředně“ - rychlost lesně, cca 4 km/h)
- řidiči vozidla nesmí chodce ohrozit ani omeziť, 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**

 **WOONREIF**


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



65

- chodci mohou využívat celou šířku 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 systematickou 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**

 **BEGEGGNUNGSZONE**


 je jednotný dopravní režim používaný pro sdílené prostory i obytné zóny



2.5B.5

- chodci mají při svém pohybu v prostoru přednost před všemi vozidly
- chodci i uživatelé dopravních prostředků obdobným vozidlům (jízdní, kola, koloběžky, koločkové brusle apod.) mohou využívat celý prostor ulice
- chodci i 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, jízda tramvaje má přednost před pohybem chodců; lapkuje 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 (j. 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 sníženým provozem dle článku 46 Vyhlásky o pravidlech silničního provozu)

SLOVENSKO

 **Sdílený prostor není zakotven v příslušné legislativě**

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

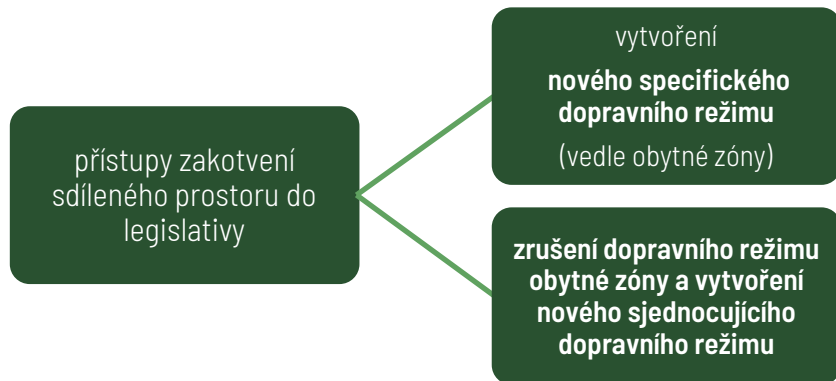
Pro veřejná prostranství řešené formou sdíleného prostoru je teoreticky využitelný dopravní režim obytná zóna:

Vyspělé evropské země mají vytvořeny **systemové podmínky pro realizace ulic a veřejných prostranství formou sdíleného prostoru.**

legislativa + technické normy

- **dopravní režim na principu obytné zóny**
- **pravidla pro projektování specifická pro sdílený prostor**

PŘÍSTUPY ZAKOTVENÍ SDÍLENÉHO PROSTORU V LEGISLATIVĚ



V O
N O

TYPICKÁ DEFINICE DOPRAVNÍHO REŽIMU

- **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 obvykle **20 km/h**
- 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**

příklad: Rakousko

Begegnungszone zavedena do legislativy (Straßenverkehrsordnung) v roce 2013 jako **samostatný specifický dopravní režim.**

Na zavedení do legislativy následně reagovaly normy a technické předpisy:

- RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen
- RVS 03.02.13 Radverkehr



svislá dopravní značka
9e Begegnungszone

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)

V O
N O

příklad: Rakousko

Begegnungszone zavedena do legislativy (Straßenverkehrsordnung) v roce 2013 jako **samostatný specifický dopravní režim.**

Na zavedení do legislativy následně reagovaly normy a technické předpisy:

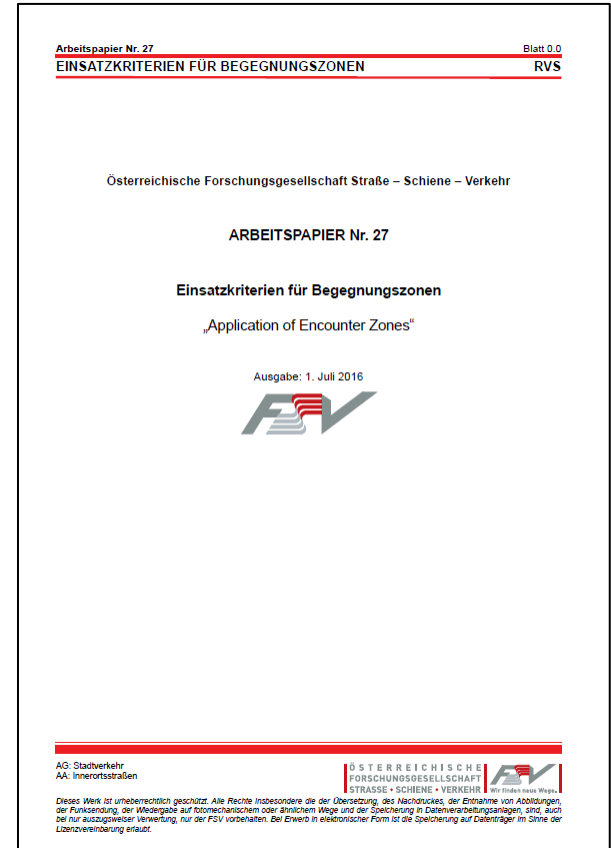
- RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen
- RVS 03.02.13 Radverkehr
- FSV Arbeitspapier Nr. 27

Einsatzkriterien für Begegnungszonen



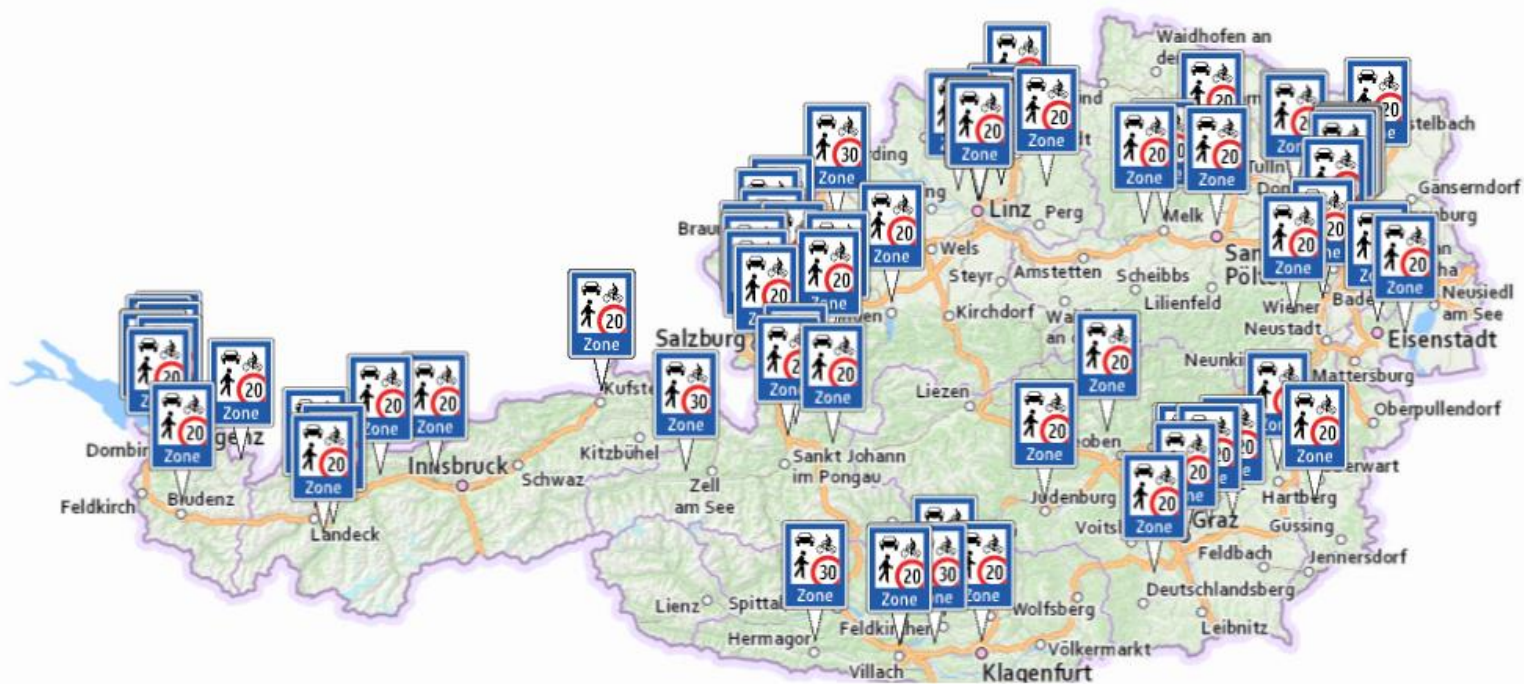
svislá dopravní značka
9e Begegnungszone

V O
N O



V O
N O

Přes 80 realizací Begegnungszone od roku 2013 ...



V O
N O

Připravili jsme
**koncepční návrh vytvoření systémových
podmínek pro realizace sdíleného
prostoru v Česku !**

KONCEPČNÍ NÁVRH

IMPLEMENTACE SDÍLENÉHO PROSTORU DO ČESKÝCH PRÁVNÍCH A TECHNICKÝCH NOREM



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

VO
NO

- kontext a srovnání s ostatními „typy místních komunikací“
- souhrn rešerše
- „česká“ definice sdíleného prostoru a související terminologie
- návrh implementace do české legislativy
- typové lokality vhodné k realizaci formou sdíleného prostoru
- základní návrh zásad projektování sdíleného prostoru („draft technických podmínek“)

„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.“

— návrh české definice sdíleného prostoru

typ místní komunikace	typické užití	funkce veřejného prostranství	dopravně-inženýrský přístup	rychlostní limit	provoz veřejné dopravy
„běžná ulice“	 sběrně i obslužné komunikace	převažující dopravní funkce	segregace chodců a (motorové) dopravy fyzické oddělení „vozovky“ o „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“ o „chodníku“	30 km/h	možný provoz veřejné dopravy
cyklistická zóna	 ulice v trase páteřních cyklotras	převažující dopravní funkce	preferenze cyklistické dopravy segregace cyklistů (a případně místní motorové dopravy) a chodců fyzické oddělení „vozovky“ o „chodníku“	30 km/h	provoz veřejné dopravy není v zásadě možný
sdílený prostor / zóna setkávání	<i>návrh viz dále</i> 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	preferenze pěší dopravy, vyloučení motorové dopravy jedna výšková úroveň	(20 km/h)	možný provoz veřejné dopravy (zejména za účelem dopravní obsluhy)



NAVROVANÝ DOPRAVNÍ REŽIM

- 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
- 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

V O
N O

ZÁKLADNÍ DOPRAVNĚ- INŽENÝRSKÉ PARAMETRY

- jedna výšková úroveň
- vzájemná viditelnost uživatelů prostoru
- zklidnění dopravy prostřednictvím
uspořádání prostoru, umístění prvků
zeleně a mobiliáře
- kvalita provedení povrchů
- efekt brány na vjezdu / výjezdu

V O
N O



NÁVRH ÚPRAVY LEGISLATIVY A TECHNICKÝCH NOREM

- návrh implementace sdíleného prostoru do Zákona č. 361/2000 Sb. a Vyhlášky č. 294/2015 Sb.
- návrh implementace sdíleného prostoru do Vyhlášky č. 398/2009 Sb.
- implementace sdíleného prostoru do ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

V O
N O



„RAKOUSKÝ MODEL“

→ zavedení nového specifického dopravního režimu pro sdílený prostor



„ŠVÝCARSKÝ MODEL“

→ nově formulovaný dopravní režim slučující sdílený prostor a současnou úpravu „obytné zóny“



„RAKOUSKÝ MODEL“

→ zavedení nového specifického dopravního režimu pro sdílený prostor



„ŠVÝCARSKÝ MODEL“

→ nově formulovaný dopravní režim slučující sdílený prostor a současnou úpravu „obytné zóny“



TERMINOLOGIE

SDÍLENÝ PROSTOR

SDÍLENÁ ZÓNA

ZÓNA SETKÁVÁNÍ

ZÓNA SDÍLENÉHO PROSTORU

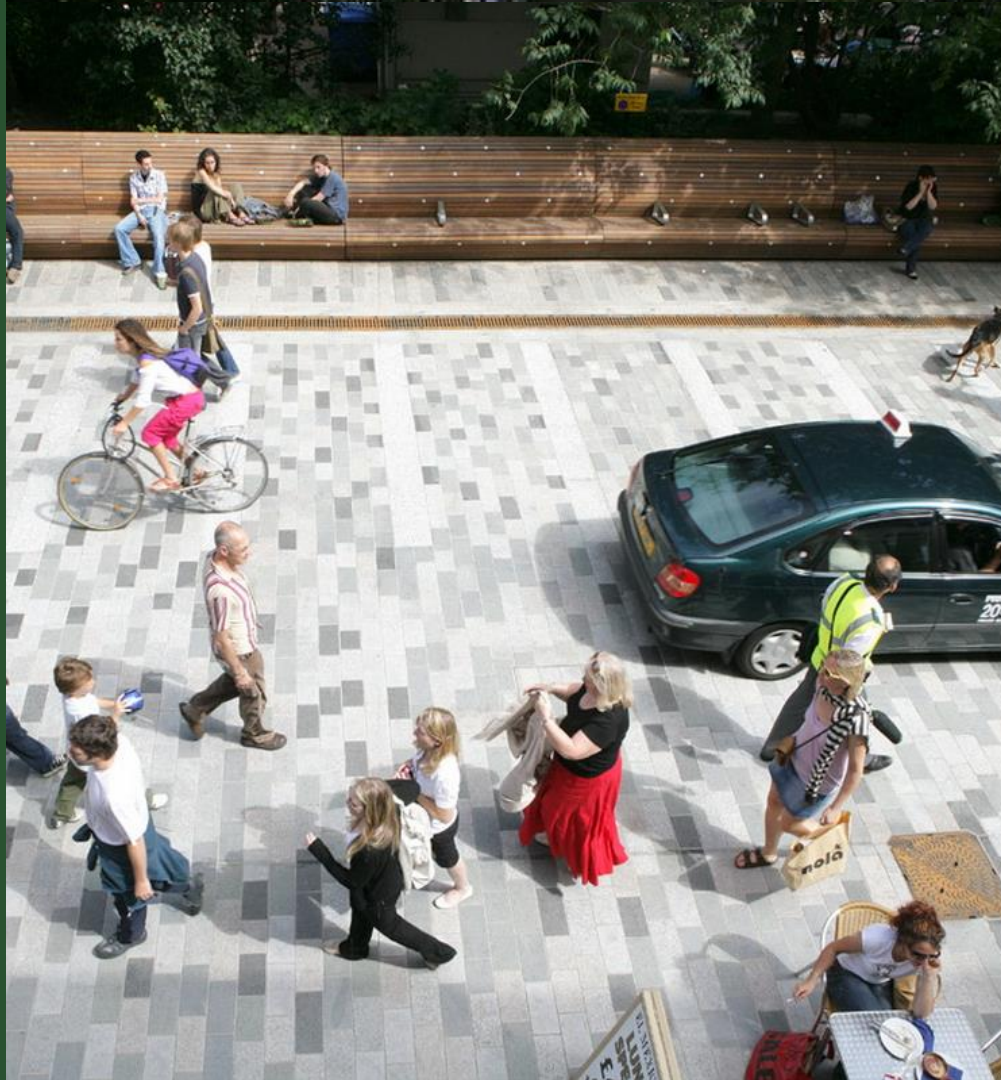
SHARED SPACE

ZONE DE RENCONTRE

BEGEGNUNGSZONE

V O

N O



NÁVRH ZÁSAD NAVRHOVÁNÍ SDÍLENÝCH PROSTORŮ

„DRAFT“ TECHNICKÝCH PODMÍNEK

- návrhové parametry (minimální rozměry, intenzity, uspořádání...)
- dopravní značení
- veřejná doprava
- cyklistická doprava
- parkování a zásobování
- podmínky pro nevidomé a slabozraké

V O
N O





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

Koncepční návrh je k dispozici ke stažení na:

www.vojtechnovotny.cz

<http://www.vojtechnovotny.cz/index.php/zona-setkavani/>

VO
NO

VOJTĚCH
NOVOTNÝ

Home Portfolio Publikace #zóna setkávání ČVUT FD CV Kontakt

#zóna setkávání

Shared Space

Begegnungszone. Zone de rencontre. Woonerf

Sdílený prostor (v zahraniční odborné literatuře označovaný jako *Shared Space*, *Begegnungszone*, *Zone 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.

Realizace ulice či veřejného prostranství formou sdíleného prostoru principiálně plníší zvýšení všech funkcí ulice a náměstí za celkového zvýšení bezpečnosti všech jejích 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).

Hlavní principy sdíleného prostoru:

• Ulice se má stát místem setkávání lidí, a ne jen místem, kde se setkávají vozidla.



Kornmarkt Bregenz, Rakousko

“Sdílený prostor: Více bezpečnosti, lepší kvalita života, lepší byznys.”

SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland



V O

N O

Co dál?

V O
N O

 **POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY**
Pomáháme a chráníme. Ředitelství služby dopravní policie

JD: PPRNTR04847016

Č. j. PPR-24842-1/ČJ.2021-69040 Praha 23. července 2021
Počet stran: 2

Vážený pan
Ing. Vojtěch Navotný, Ph.D.
Městá 1129/17
149 00 Praha 4
ID OS: 71glaw

Stanovisko ke koncepčnímu návrhu implementace sdíleného prostoru v podmínkách ČR

Násle součast Vím po posouzení předloženého koncepčního návrhu implementace sdíleného prostoru v podmínkách ČR sděluje, že považuje implementaci nového opatření - výzku **sdíleného prostoru**, který pomůže integrovat využití prostor ulice v veřejného prostranství všemi v různých módy dopravy, za potřebné, neboť v současné aplikaci přes takové opatření obyč a navrhuje se nesprávně obecnými opatřeními jako jsou obyčn ě péči 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 kerasticky navázaném jádru Prahy značkami č. IZ 5a jako obyčn zóny ě umožňování neomezeného vjezdu zejm. motorové dopravy ě ulic označovaných značkami č. IZ 5a jako péči zóny).

Z hlediska implementace sdíleného prostoru do prostředí legislativy ČR bychom upřednostnili vytvoření specifického dopravního režimu pro tento prostor, který jako jediný může nejlpe vyhovovat účel takového prostoru včetně všech jeho konsekvencí a který v konceptu uvádíte jako tzv. rakocíj model. Co se týká terminologie, kterou bude nutné v této souvislosti zařadit do českých právních i technických norem, doporučujeme novou dopravní značku nazvat analogicky a ostěním zřovými značkami jako "Zónu setkávání". S navrhovaným dopravním režimem sdíleného prostoru, který uvádíte v kapitole č. 2.2.1 jako negativní úpravu uvedenou v kapitole 2.4.2.1, 2.4.2.2 a 2.4.2.3 souhlasíme, neboť navrhuje na já zaběhnutý dopravní režim obodných sil. Současně souhlasíme 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 ě součastí příslušných českých státních norem.

Vyřine:
ppk JUD. Sabina Barotová

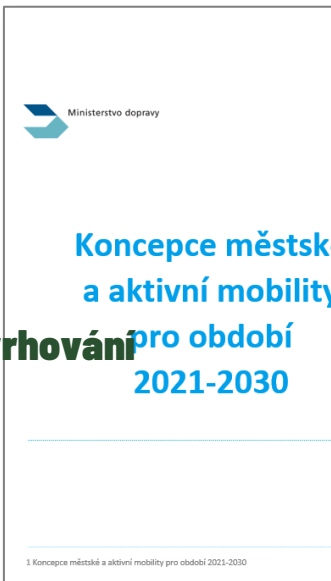
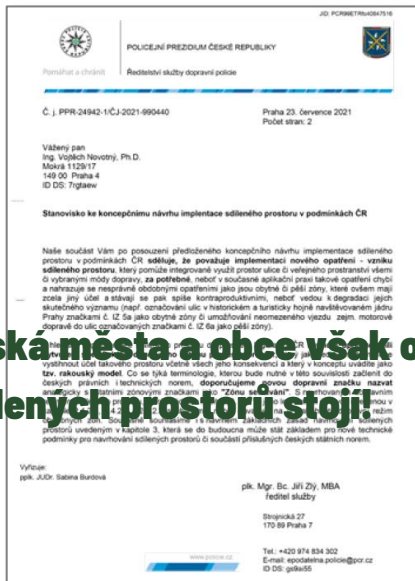
pk. Mgr. ěc. Jiř Zlý, MBA
ředitel služby

Střepická 27
170 89 Praha 7

www.policie.cz
Tel.: +420 974 834 302
E-mail: epolicna.policie@cr.cz
ID OS: gpkau55

Máme **kladné stanovisko Služby
dopravní policie PČR** ke
koncepčnímu návrhu

V
N



Česká města a obce však o navrhování sdílených prostorů stojí!

Karlovy Vary: Divadelní korso (projekt)

obchodní ulici v centru města). Proto zde ani nejsou dovoleny hry dětí. Ukazuje se, že takový režim je překvapivě životaschopný a kapacitní, pokud splníme klíčovou podmínku nízké rychlosti (zpravidla do 20 km/h). Oproti tomu současné užívaný režim „Obytná zóna“ je principiálně předpokládán do oblastí, kde převažuje rezidentní funkce (a la vilová čtvrť rodinných domků), jen zdrojová a cílová doprava a provoz vozidel je velmi slabý (zpravidla jen jednotlivá vozidla v řádu minut). Proto jsou zde i dovoleny hry dětí.

Máme **kladné stanovisko Služby dopravní policie PČR** ke koncepčnímu návrhu

Máme platnou **Koncepci městské a aktivní mobility pro období 2021-2030**

V O
N O



Máme **kladné stanovisko Služby dopravní policie PČR** ke konceptnímu návrhu



Máme platnou **Koncepci městské a aktivní mobility pro období 2021-2030**



Česká města o možnost navrhování zón setkávání stojí!

V O
N O

**„ZÓNA SETKÁVÁNÍ: VÍCE BEZPEČNOSTI ,
LEPŠÍ KVALITA ŽIVOTA, LEPŠÍ BYZNYS.“**

SHARED-SPACE-KONZEPTE in Österreich, der Schweiz und Deutschland

V O
N O



Pojďme
zavést zónu
setkávání
i v Česku!

Jsme připraveni :-)

V O
N O

POJĎME ZAVÉST ZÓNU SETKÁVÁNÍ I V ČESKU
konceptní návrh implementace sdíleného prostoru (zóny setkávání)
jako nástroje zklidnění dopravy i zkvalitnění veřejných prostranství
v podmínkách Česka

Vojtěch Novotný
Karel Hájek

**VOJTĚCH
NOVOTNÝ**
architektonický a urbanistický úřad
www.vojtechnovotny.cz

Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D.
z.ú.č.ú. číslo: 1462
www.vojtechnovotny.cz
www.prefos.cz

PREFOS

Děkuji za pozornost.

VOJTĚCH
NOVOTNÝ
mobility consultancy & advisory

